



UNIVERSITAT DE
BARCELONA

B:SM
Barcelona
de Serveis
Municipals

Evolució de la indisciplina d'estacionament a la ciutat de Barcelona

INFORME núm. 95
Novembre 2018 – Febrer 2019

Manuela ALCAÑIZ
Jordi SURINACH

Dept. d'Econometria, Estadística i Economia Aplicada
IREA – Universitat de Barcelona

Març 2019

Índex

1. Introducció	3
2. Índexs d'indisciplina globals	6
2.1. Conjunt de la ciutat de Barcelona	6
2.2. Zona central	14
2.3. Zona perifèrica	18
3. Índexs d'indisciplina per districtes	22
3.1. Districte 1. Ciutat Vella	28
3.2. Districte 2. Eixample	31
3.3. Districte 3. Sants-Montjuïc	35
3.4. Districte 4. Les Corts	38
3.5. Districte 5. Sarrià – Sant Gervasi	41
3.6. Districte 6. Gràcia	44
3.7. Districte 7. Horta-Guinardó	47
3.8. Districte 8. Nou Barris	50
3.9. Districte 9. Sant Andreu	53
3.10. Districte 10. Sant Martí	56
4. Anàlisi de la xarxa viària bàsica	59
4.1. Resultats per al conjunt de la xarxa viària bàsica	59
4.2. Resultats per als principals carrers de la xarxa viària bàsica	63
5. Motocicletes en vorera	65
5.1. Resultats segons la zona i les característiques de la via adjacent	65
5.2. Resultats segons el tipus d'il·legalitat	67
6. Referències	70

1. Introducció

L'informe que es presenta a continuació forma part de l'estudi de la **indisciplina d'estacionament a la ciutat de Barcelona**, que va començar l'any 1997 i que s'ha dut a terme des d'aleshores de forma continuada.

Fins a finals de l'any 2011, l'anàlisi de les il·legalitats d'estacionament es focalitzava a la zona central de la ciutat, formada per Ciutat Vella, l'Eixample i el sector antic de Les Corts. En aquesta zona els itineraris mostrals que permetien observar la indisciplina eren suficients com per a garantir una adequada representativitat.

Tanmateix, l'anàlisi s'estenia a la resta de districtes, per als quals es proporcionaven també indicadors de l'evolució de la indisciplina, principalment a algunes de les seves vies principals. Tot i així, com a conseqüència de les restriccions en la longitud i representativitat dels itineraris mostrals, la fiabilitat de les estimacions era relativa, tot i que constituïa una aproximació vàlida a l'índex d'indisciplina a la zona perifèrica.

A principis de l'any 2012, i per tal de superar les limitacions de l'estudi anterior, es va dur a terme una ampliació dels itineraris mostrals de la zona perifèrica, així com del districte de Ciutat Vella. L'únic districte municipal per al qual es van mantenir els itineraris originals va ser l'Eixample, atès que aquests eren ja molt representatius del conjunt de la zona.

Aquest informe forma part de la segona època d'aquests estudis d'indisciplina, que proporciona una **anàlisi més precisa, més extensa i millor fonamentada a nivell metodològic** de la indisciplina d'estacionament a la ciutat de Barcelona. En aquesta segona etapa, l'estudi té caràcter quadrimestral. Els períodes que s'estudiaran són: novembre-febrer, març-juny i juliol-octubre. Aquest informe correspon al període que va des de novembre de 2018 fins a febrer de 2019. Com ja era habitual, per a cadascun dels trams inclosos en els itineraris mostrals, s'han realitzat tres observacions i preses de dades en diferents franges horàries del dia: matí, tarda i vespre.

L'ampliació dels itineraris i la nova ponderació de la mostra representen un **canvi metodològic** que té algunes implicacions en la continuïtat de les sèries històriques. Així, la comparació entre els nous resultats i els històrics és limitada, i s'ha de fer amb cautela. Amb l'excepció de l'Eixample, cal tenir present que les sèries enllaçades que es presenten estan afectades per aquest canvi, que ha estat assenyalat amb una línia de referència vermella en els gràfics. Caldrà esperar a futures preses de dades per veure fins a quin punt el nivell d'indisciplina es mostra sensible a la modificació dels itineraris mostrals.

En qualsevol cas, i per tal de proporcionar algun **indicador d'evolució de la indisciplina**, s'ha optat per calcular les **taxes de variació** entre els índexs del període anterior (juliol - octubre 2018) i els actuals, per aquells casos en què la diferència és estadísticament significativa. Els percentatges de canvi són elevats, atesos els baixos valors dels índexs que fan que petites modificacions representin alts percentatges de variació.

També es descriu per a cada zona analitzada quina és la **tendència** que s'observa en la sèrie d'il·legalitats. Aquesta tendència recull la variació de la sèrie en els últims tres anys. Entre parèntesi es mostra el valor del pendent de la recta que recull la tendència en el cas que sigui un valor estadísticament significatiu. Altrament, la tendència es descriu com a estable. Aquest càlcul sols es presenta per aquells casos en que l'enllaç amb les dades anteriors ho han permès.

Pel que fa a l'estructura de l'informe, aquest comença amb **resultats globals** per al conjunt de la ciutat, així com per a les zones centrals i perifèrica (capítol 2). A major extensió de la zona, major és el nombre d'observacions que formen la mostra i, per tant, més es poden desagregar els resultats. Per tant, en aquestes zones es mostren resultats més detallats que en els districtes per separat. En particular, a més dels resultats globals, es calculen els índexs d'indisciplina per a:

- Cordó / xamfrà.
- Zona regulada / no regulada.
- Tipus d'estacionament: carril marxa, lliure, àrea blava, àrea verda, càrrega i descàrrega, altres reserves i carril bus / bici.
- Xarxa viària bàsica / xarxa no bàsica.
- Categoria de la xarxa viària bàsica: connexió primària, secundària, terciària o via d'accés.
- Tipus d'il·legalitat: estacionament il·legal a zona de càrrega i descàrrega, doble filera afectant la circulació, doble filera no afectant la circulació, plena calçada, sobre vorera, pas de vianants, carril bus/bici i altres reserves (minusvàlids, places per a motos i altres).
- Tipus de vehicle infractor: turisme, turisme comercial, furgoneta comercial, motocicleta / ciclomotor, bus / autocar / camió, taxi i altres vehicles. També es mostra l'agregació en dues categories: particulars i comercials.

També s'introdueix un **indicador relatiu**, que mesura la mitjana d'il·legalitats en relació a 100 metres del tipus de vial d'interès. Així, es mostren les següents mitjanes d'il·legalitats:

- Estacionament il·legal a zona de càrrega i descàrrega, per cada 100 metres d'aquest tipus de reserva.
- Estacionament en doble filera a zona de càrrega i descàrrega, per cada 100 metres d'aquest tipus de reserva.
- Estacionament en doble filera per cada 100 metres de trams d'estacionament lliure.
- Estacionament en doble filera per cada 100 metres de trams amb Àrea Verda.
- Estacionament en doble filera per cada 100 metres de trams amb Àrea Blava.
- Estacionament a carril bus/bici per cada 100 metres de carril bus/bici.
- Estacionament il·legal a altres reserves per cada 100 metres d'altres reserves.

Cal no confondre aquest indicador amb l'índex habitual, que mesura la mitjana d'il·legalitats per 100 metres de vial qualsevol.

Seguint amb l'estructura de l'informe, al capítol 3 es duu a terme l'estudi per a cadascun dels **10 districtes municipals**. En primer lloc, es fa una comparativa entre els índexs observats als diferents districtes, de forma que sigui possible veure les diferències entre ells. Després, per a cada districte, es mostren els índexs globals d'indisciplina, així com per tipus d'il·legalitat i de vehicle (particulars i comercials), i per barris. En el cas de l'Eixample, es calculen els resultats per a cordó i xamfrà. També es distingeix, per als districtes parcialment regulats, entre zona regulada i no regulada. No es considera convenient detallar més els índexs, per tal de no perdre precisió en els resultats.

Al capítol 4 es mostren els resultats per a la **xarxa viària bàsica**. La seva composició també ha estat modificada respecte l'estudi històric, atès que s'han incorporat noves vies i s'ha considerat la seva categoria com a vies de connexió primària, secundària, terciària i vies d'accés. En primer lloc, es mostren els resultats per a tota la xarxa bàsica agregada i, posteriorment, per als 75 carrers on la mostra és prou representativa.

Finalment, al capítol 5 s'incorporen els índexs d'indisciplina per a **motocicletes i ciclomotors en vorera**. En primer lloc, s'estudien totes les il·legalitats de forma agregada i, posteriorment, es mostren els resultats distingint si la moto il·legal estaciona en bateria o en paral·lel. Evidentment, es té en compte el tipus d'estacionament de motos permès a cada vorera aforada. Cal advertir, però, que aquestes il·legalitats en vorera no computen en els índexs calculats en la resta del informe, perquè tampoc es consideraven fins ara aquestes il·legalitats comeses per motocicletes.

Com es pot observar, a partir d'aquesta nova etapa els informes proporcionen informació actualitzada i més detallada sobre la indisciplina en funció del tipus d'il·legalitat, el tipus de vehicle infractor i el tipus de via en què es produeix la infracció. Per tant, es produeix una **millora qualitativa**, no només a nivell de representativitat, sinó també de qualitat i quantitat d'informació.

Com a **nota metodològica**, val a dir que l'índex d'indisciplina que es calcula és la mitjana d'il·legalitats per a cada 100 metres de vial. Els nous itineraris han estat dissenyats de forma que l'error relatiu de les estimacions per als districtes sigui de l'ordre del 5%, amb una probabilitat del 95%. La consideració del tipus de vial de cada tram ha estat precisa, atès que s'ha tingut en compte la tipologia de cadascun dels dos costats del vial. Això ha permès ponderar adequadament les dades mostrals, de forma que representin la realitat del conjunt de cada districte, introduint una millora significativa en aquesta nova etapa de l'estudi.

A mida que es disposi de nova informació mostral, serà possible detallar millor i amb més fiabilitat l'evolució dels índexs d'indisciplina. Els resultats actuals, però, constitueixen indicadors valuosos i metodològicament correctes de quina és la situació de la indisciplina d'estacionament a la ciutat i als seus districtes.

2. Índexs d'indisciplina globals

En aquest apartat es mostren els índexs d'indisciplina per al conjunt de la ciutat de Barcelona, i per a les zones centrals i perifèrica.

L'índex d'indisciplina es calcula com la *mitjana de vehicles il·legalment estacionats, per a cada 100 metres de vial*.

Període estudiat: Novembre 2018 – Febrer 2019.

2.1. Conjunt de la ciutat de Barcelona

TAULA 2.1.1.

Índex global d'indisciplina a la ciutat de Barcelona

ÍNDEX D'IL·LEGALITAT	0,4652
Període anterior	0,5327
Variació (període anterior)	-12,7%
Tendència de la sèrie*	Decreixent (-0,006)**

*Totes les tendències es calculen per als tres darrers anys. Període anterior: Juliol – Octubre 2018.

**Significa que cada període l'índex s'ha rebaixat 0,006 en mitjana, valor estadísticament significatiu.

TAULA 2.1.2.

Índex d'indisciplina a la ciutat de Barcelona

ÍNDEX D'IL·LEGALITAT		Índex	Període anterior	Variació	Tendència de la sèrie
Zona	1. Central	0,6410	0,6107	=	Estable
	2. Perifèrica	0,4179	0,5120	-18,4%	Decreixent (-0,007)
Tipus de vial	1. Cordó	0,4025	0,4774	-15,7%	Decreixent (-0,006)
	2. Xamfrà	1,6344	1,6079	=	Estable
Regulació	1. Regulat	0,4487	0,5161	-13,1%	Decreixent (-0,006)
	2. No regulat	0,4876	0,5559	-12,3%	Decreixent (-0,008)
Tipus de vial (estacionament)	1. Carril marxa	0,2899	0,3748	-22,7%	.
	2. Lliure	0,5532	0,6015	=	.
	3. Àrea blava	0,6246	0,6974	-10,4%	.
	4. Àrea verda	0,4700	0,4778	=	.
	5. Càrrega-descàrrega	1,9260	1,9859	-3,0%	.
	6. Altres reserves	0,6015	0,7827	-23,2%	.
	7. Carril bus/bici	0,3437	0,3520	=	.
Xarxa viària bàsica (XVB)	1. Sí	0,4727	0,5316	-11,1%	Decreixent (-0,003)
	2. No	0,4601	0,5335	-13,8%	Decreixent (-0,008)
Categoria XVB	1. Via connexió primària	0,5488	0,6027	-8,9%	.
	2. Via connexió secundària	0,5160	0,5594	=	.
	3. Via connexió terciària	0,3087	0,3187	=	.
	4. Via accés	0,3284	0,5120	-35,9%	.
TOTAL		0,4652	0,5327	-12,7%	Decreixent (-0,006)

TAULA 2.1.3.

Índexs d'indisciplina a la ciutat de Barcelona, segons el tipus d'il·legalitat

TIPUS D'IL·LEGALITAT	Índex	Període anterior	Variació
I1. Càrrega i descàrrega	0,1530	0,1750	=
I2. Doble fil. afectant circ.	0,0665	0,0514	=
I3. Doble fil. no afectant circ.	0,0328	0,0256	=
I4. Plena calçada	0,0361	0,0614	=
I5. Sobre vorera	0,0582	0,0648	=
I6. Pas de vianants	0,0257	0,0252	=
I7. Carril bus	0,0071	0,0082	=
I8. Altres reserves	0,0857	0,1211	=
TOTAL	0,4652	0,5327	-12,7%

TAULA 2.1.4.

Índexs d'indisciplina a la ciutat de Barcelona, segons el vehicle infractor

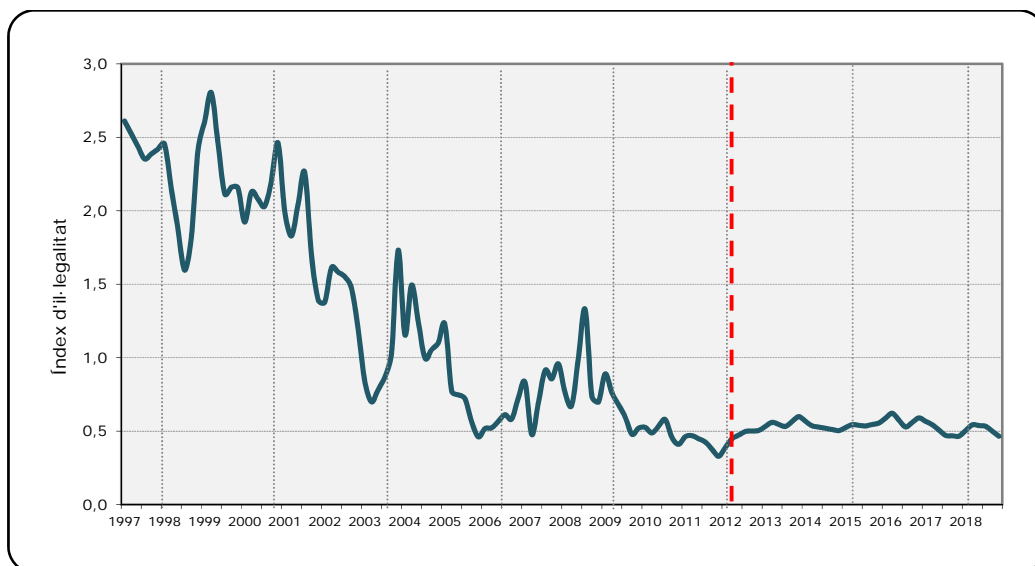
TIPUS DE VEHICLE	Índex	Període anterior	Variació
V1. Turisme	0,3014	0,3125	=
V2. Turisme comercial	0,0243	0,0389	=
V3. Furgoneta comercial	0,0946	0,1265	=
V4. Moto/ciclomotor	0,0017	0,0043	=
V5. Bus/autocar/camió	0,0238	0,0291	=
V6. Taxi	0,0181	0,0161	=
V7. Altres vehicles	0,0014	0,0055	=
TOTAL	0,4652	0,5327	-12,7%
P. Particulars	0,3463	0,3674	=
C. Comercials	0,1188	0,1653	=
TOTAL	0,4652	0,5327	-12,7%

TAULA 2.1.5.Altres indicadors d'indisciplina a la ciutat de Barcelona:
mitjana de vehicles il·legals, per 100 metres del tipus de vial considerat

IL·LEGALITAT	Indicador relatiu	Període anterior	Variació	Referència
Il·legal a C/D	1,2982*	1,2554	=	100 m de C/D
Doble filera a C/D	0,5079	0,3723	+36,4%	100 m de C/D
Doble filera a estac. lliure	0,1451	0,1279	=	100 m d'estac. lliure
Doble filera a Àrea Verda	0,1324	0,0859	=	100 m d'Àrea Verda
Doble filera a Àrea Blava	0,3092	0,2105	+46,9%	100 m d' Àrea Blava
Estac. a carril bus/bici	0,0320	0,0055	=	100 m de carril bus/bici
Il·legal a altres reserves	0,1910	0,2312	=	100 m d'altres reserves

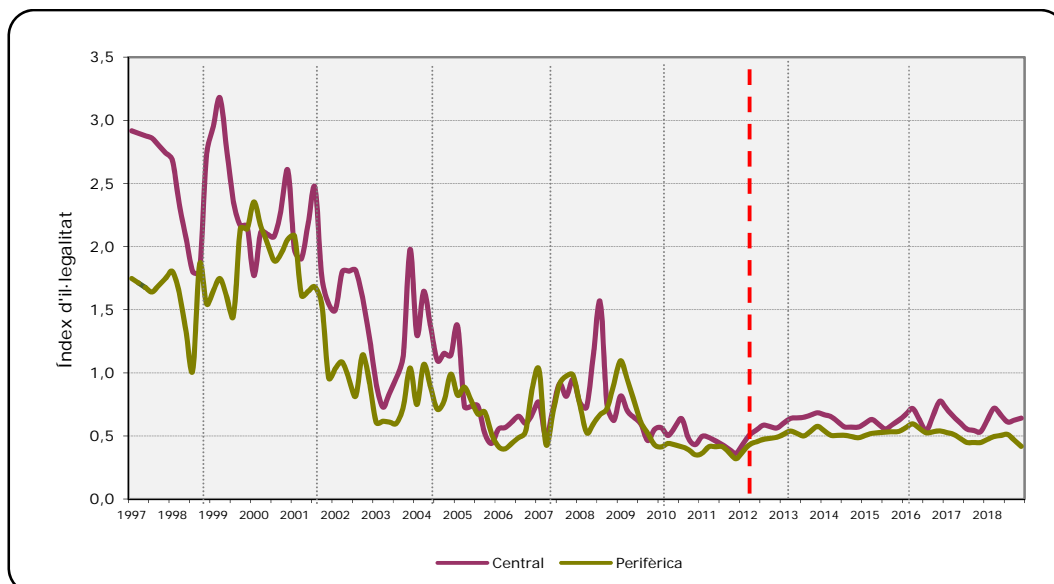
*Significa que en 100 m de zona de càrrega i descàrrega (C/D)
hi ha en mitjana 1,2982 vehicles il·legalment estacionats.

GRÀFIC 2.1.1.
Evolució dels índexs d'indisciplina a la ciutat de Barcelona*



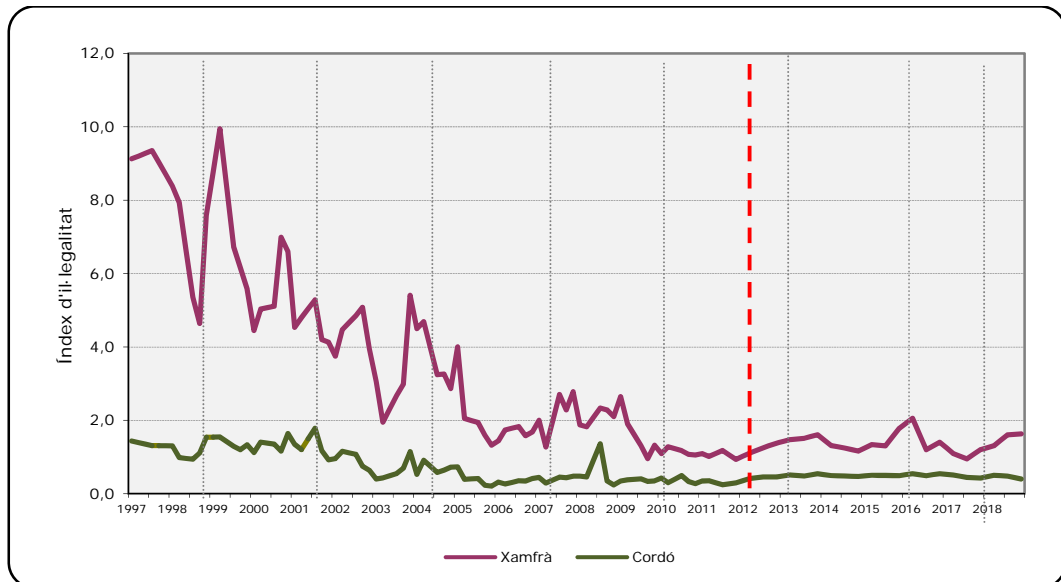
*La línia vermella assenyalava el canvi metodològic resultat de l'ampliació dels itineraris mostrals. Els índexs anteriors a l'any 2012 han estat calculats a partir de la sèrie històrica d'il·legalitats.

GRÀFIC 2.1.2.
Comparació de l'evolució dels índexs d'il·legalitat a la zona central i perifèrica



GRÀFIC 2.1.3.

Evolució dels índexs d'indisciplina, per a cordó / xamfrà



COMENTARIS GENERALS:

En aquest informe s'ha treballat amb informació actualitzada, facilitada per B:SM, sobre el tipus de vial dels itineraris mostrals. Els canvis de tipus de vial de la mostra de vies han estat: carril de marxa (-6,1%), estacionament lliure (-5,6%), àrea blava (-2,5%), àrea verda (+7,6%), càrrega-descàrrega (-17,9%), altres reserves (-15,5%), i carril bus/bici (+71,5%). Els canvis anteriors poden influir en els resultats, atès que, per exemple, és més improbable trobar indisciplina d'estacionament en carril bus/bici que en altres tipus de vies, com càrrega-descàrrega.

Els resultats presenten, en general, un descens de les il·legalitats respecte l'informe anterior, bàsicament centrat (com a l'informe precedent) a la zona perifèrica i als cordons, tant a la zona regulada com no regulada. Per tipus de vial, s'observen situacions de decreixement i estabilitat. També hi ha un descens d'il·legalitats en la xarxa bàsica i no bàsica. En canvi, en motocicletes la indisciplina es manté estable. A nivell de districtes, en cinc baixen les il·legalitats, però es veu compensat pel creixement a Ciutat Vella i l'Eixample. La tendència a tres anys presenta un molt lleuger decreixement (en realitat es pot considerar estable), com ja succeïa en informes precedents.

Altres comentaris generals:

- Descens en la indisciplina respecte l'informe anterior. La sèrie històrica, que va començar al 1997, en canvi, es manté en valors baixos i té una lleugera tendència decreixent.
- L'índex d'il·legalitats és de 0,47 (veure gràfic 2.1.1.). Per cada 100 metres hi ha 0,47 il·legalitats al conjunt de la ciutat.
- El descens es dona tant en zones regulades com no regulades, en cordons, i en xarxa bàsica i no bàsica. Per tipus de vial, s'observen situacions de decreixement i estabilitat.
- A la zona central (0,64) hi ha estabilitat respecte l'informe anterior, mentre que en la zona perifèrica es dona un decreixement (0,42).
- El descens en les il·legalitats es concentren en els Carrils Marxa i Altres Reserves.
- En termes tendencials a tres anys, hi ha estabilitat en la zona central i xamfrans, mentre que s'observa una tendència lleugerament decreixent en la zona perifèrica, cordó, zona regulada i no regulada, i xarxa bàsica i no bàsica (com en la majoria dels casos en l'informe anterior). Globalment, la tendència a tres anys és lleugerament decreixent.
- Les il·legalitats a la zona central (0,64) són majors que a la perifèrica (0,42).
- La zona regulada (0,45) presenta un nivell d'il·legalitats lleugerament inferior a la zona no regulada (0,49).
- Segons el tipus de vial, les il·legalitats es concentren en zona de Càrrega-Descàrrega (sent molt elevades: 1,92), seguit ja a molta distància per Àrea Blava (0,62) i Altres Reserves (0,60), entre d'altres.

- Els vehicles particulars cometen el 74% de les il·legalitats (majoritàriament turismes), mentre que el 26% corresponen als comercials.
- En termes relatius, on hi ha més il·legalitats de manera destacada, és en Càrrega-Descàrrega (1,29 il·legalitats per cada 100 metres de vial de càrrega-descàrrega).
- Els districtes amb més il·legalitats són Eixample, Nou Barris i Sants-Montjuïc (com en l'informe precedent). En canvi, els districtes amb menys il·legalitats són Horta-Guinardó (com en l'informe precedent), i Sarrià-Sant Gervasi. A Ciutat Vella tornen a augmentar les il·legalitats, però no és el districte amb major nombre d'il·legalitats, com passava fa un any.
- Respecte l'informe precedent, les il·legalitats creixen sols a Ciutat Vella i l'Eixample, mentre que decreixen a la majoria de districtes (Sants-Montjuïc, Sarrià-Sant Gervasi, Horta-Guinardó, Sant Andreu i Sant Martí), i són estables a tres (Les Corts, Gràcia, i Nou Barris).
- La tendència en els darrers tres anys de l'índex d'il·legalitats és decreixent sols en 3 dels 10 districtes (Gràcia, Horta-Guinardó i Sant Andreu). És estable a la resta.
- La xarxa bàsica (0,473) presenta un nivell d'il·legalitats similar al de la no bàsica (0,46), tot i que el comportament per districtes és dispar.
- La xarxa bàsica de la zona central (0,66) presenta més il·legalitats que la xarxa bàsica de la zona perifèrica (0,39).
- Les il·legalitats en la xarxa bàsica són superiors en les vies de connexió primària i secundària, front les terciàries i vies d'accés.

Zona central

Es segueixen les pautes abans esmentades, tot i que destaca:

- Estabilitat de les il·legalitats respecte l'informe anterior i en la tendència a tres anys.
- Nombre d'il·legalitats (0,64) superior al de la zona perifèrica (0,41).
- L'estabilitat es dona en cordons, zona regulada i no regulada, i xarxa no bàsica. En canvi, hi ha un creixement en xamfrans, i en xarxa bàsica.
- Per tipus d'il·legalitats, hi ha tot tipus de comportaments. Destaca, però, el creixement de les il·legalitats en Càrrega-Descàrrega, com en informes anteriors, i en Carril bus/bici.
- La tendència de la sèrie a tres anys és també estable, com a informes precedents.
- També hi ha estabilitat tant en vehicles particulars i comercials.

- Elevades il·legalitats en Càrrega-Descàrrega (2,94), seguit per Àrea Blava (0,85), com és habitual, i per Altres Reserves (0,77).
- A la zona central, les il·legalitats en la xarxa bàsica (0,66) són similars a la "no bàsica" (0,61), igual com en els dos informes precedents, encara que habitualment eren significativament més baixes en la bàsica.
- Com pel conjunt de la ciutat, a la zona central, les il·legalitats en la xarxa bàsica són superiors en les vies de connexió primària i secundària, front les terciàries i vies d'accés.
- Segons tipus d'il·legalitat, les il·legalitats en Càrrega-Descàrrega, Dobles Filera Afectant (i no afectant) Circulació, Plena Calçada, i Carril Bus/bici, són majors a la zona central que a la zona perifèrica.
- El 75,4% de les il·legalitats són comeses per vehicles particulars.
- Les il·legalitats més freqüents en relació al nombre de metres de vial amb cert tipus d'estacionament són les il·legalitats en Càrrega-descàrrega (1,79 per 100 metres de vial de càrrega/descàrrega) i les Dobles Filera a Càrrega-Descàrrega (0,89 per 100m).

Zona perifèrica

Es segueixen les pautes abans esmentades, tot i que destaca:

- Descens respecte el quadrimestre anterior, i també descens en els darrers tres anys (com ja succeïa en l'informe precedent).
- Il·legalitats inferiors respecte la zona central.
- Menors il·legalitats en xamfrans (1,07) a la zona perifèrica respecte la zona central (2,31). En canvi, són més semblants en cordons (0,39 a zona perifèrica respecte 0,44 en zona central).
- El descens d'il·legalitats respecte l'informe anterior és el resultat del descens en cordons, xamfrans, zona regulada i no regulada, i en la xarxa bàsica i no bàsica.
- Hi ha estabilitat en dos dels set tipus d'estacionament (Carril Lliure i Àrea Verda), i decreixement en la resta.
- Les il·legalitats a la xarxa bàsica i no bàsica són inferiors en la zona perifèrica que a la central. També en la zona regulada.
- Hi ha major nombre d'il·legalitats en Voreres, Pas de Vianants i Altres Reserves en la zona perifèrica que a la zona central.
- Les il·legalitats més freqüents en relació al nombre de metres de vial amb cert tipus d'estacionament són: vehicles il·legals a Càrrega-Descàrrega (0,78 il·legalitats per 100 m de zona de càrrega i descàrrega).

- Nou Barris i Sants-Montjuïc són els districtes amb major nombre d'il·legalitats de la zona perifèrica, com ja passava en l'informe anterior.

Xarxa bàsica

Es segueixen les pautes abans esmentades i destaca:

- Descens de les il·legalitats respecte el quadrimestre anterior, i durant els darrers tres anys.
- El descens és el resultat del descens en la zona perifèrica, en cordons, i en zona no regulada. En xamfrans, creix, i en la zona regulada es manté estable.
- Per tipus de vial, el comportament és variat però destaca el decreixement en Carril marxa, Lliure i Altres Reserves.
- El nombre d'il·legalitats a la xarxa bàsica (0,47) és similar al del global de la ciutat (0,465) i també al de la xarxa no bàsica (0,460).
- La xarxa bàsica de la zona central (0,66) presenta més il·legalitats que la xarxa bàsica de la zona perifèrica (0,39).
- Les il·legalitats en la zona regulada (0,49) són similars a les de la no regulada (0,43).
- Segons estacionament, a destacar les il·legalitats existents en Càrrega-Descàrrega (2,2).
- Les il·legalitats en la xarxa bàsica són superiors en les vies de connexió primària i secundària, front les terciàries i vies d'accés.

Motocicletes en vorera

- Les il·legalitats de motocicletes en voreres presenten estabilitat respecte el quadrimestre anterior, així com en la tendència dels darrers 3 anys. L'estabilitat es concentra a la zona central, mentre que a la zona perifèrica segueix el decreixement observat en informes anteriors. Per districtes, creix en 3, baixa en 6 i és estable en 1.
- El nivell d'il·legalitats d'aquest tipus de vehicles és molt superior (2,23) al nivell d'il·legalitats de cotxes (0,47).
- Les il·legalitats en voreres a la zona central (4,76) tripliquen les de la perifèrica (1,52).
- Per districtes, destaquen les existents a l'Eixample (5,7) i, en menor mesura, a Sarrià-Sant Gervasi (3,3), i Gràcia (2,8), com ja és habitual. Sorpren el fort creixement de les il·legalitats a Les Corts.

2.2. Zona central

Zona estudiada: Ciutat Vella, Eixample i "Diagonal".

La zona anomenada "Diagonal" correspon a la part antiga de Les Corts (esquerra de la Gran Via de Carles III), Sant Gervasi-Galvany, i Putxet i el Farró.

TAULA 2.2.1.
Índex global d'indisciplina a la zona central

ÍNDEX D'IL·LEGALITAT	<i>0,6410</i>
Període anterior	0,6107
Variació (període anterior)	=
Tendència de la sèrie	Estable

TAULA 2.2.2.
Índex d'indisciplina a la zona central, segons les característiques de la via

ÍNDEX D'IL·LEGALITAT		Índex	Període anterior	Variació
Tipus de vial	1. Cordó	0,4372	0,4479	=
	2. Xamfrà	2,3080	2,0312	+13,6%
Regulació	1. Regulat	0,6410	0,6107	=
	2. No regulat	.	.	=
Estacionament	1. Carril marxa	0,3210	0,3936	-18,5%
	2. Lliure	.	.	=
	3. Àrea blava	0,8529	0,8485	=
	4. Àrea verda	0,5981	0,5143	+16,3%
	5. Càrrega-descàrrega	2,9383	2,2944	+28,1%
	6. Altres reserves	0,7676	0,8247	-6,9%
	7. Carril bus/bici	0,4023	0,3002	+34,0%
Xarxa viària bàsica	1. Sí	0,6648	0,6040	+10,1%
	2. No	0,6088	0,6198	=
Categoria XVB	1. Via connexió primària	0,6796	0,5993	+13,4%
	2. Via connexió secundària	0,7294	0,6636	+9,9%
	3. Via connexió terciària	0,5373	0,3293	+63,2%
	4. Via accés	0,5621	0,6254	-10,1%
TOTAL		<i>0,6410</i>	<i>0,6107</i>	=

TAULA 2.2.3.

Índexs d'indisciplina a la zona central, segons el tipus d'il·legalitat

TIPUS D'IL·LEGALITAT	Índex	Període anterior	Variació
I1. Càrrega i descàrrega	0,2539	0,2233	=
I2. Doble fil. afectant circ.	0,1014	0,0737	=
I3. Doble fil. no afectant circ.	0,0625	0,0515	=
I4. Plena calçada	0,0729	0,0729	=
I5. Sobre vorera	0,0370	0,0528	=
I6. Pas de vianants	0,0137	0,0092	=
I7. Carril bus/bici	0,0206	0,0117	=
I8. Altres reserves	0,0789	0,1158	=
<i>TOTAL</i>	<i>0,6410</i>	<i>0,6107</i>	<i>=</i>

TAULA 2.2.4.

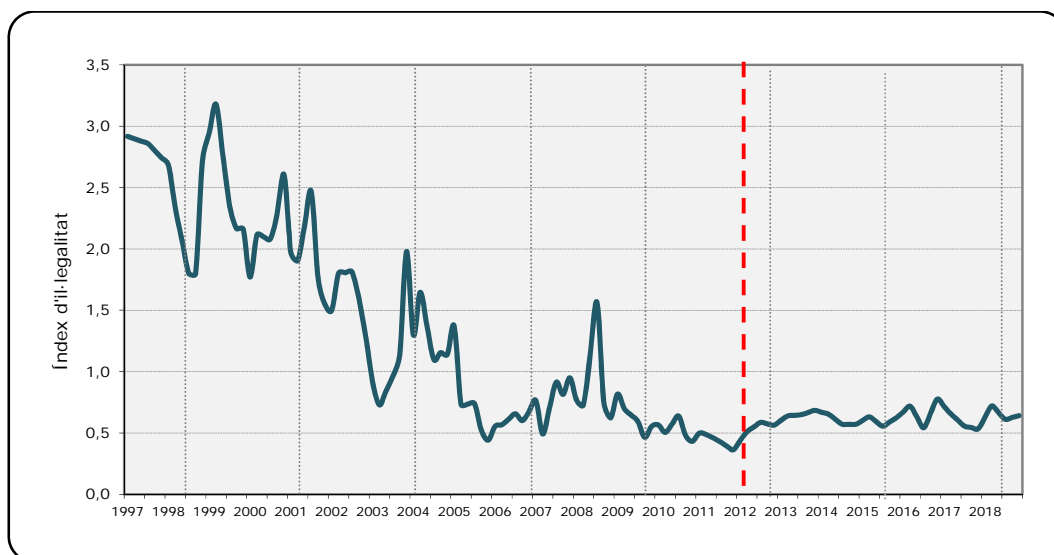
Índexs d'indisciplina a la zona central, segons el vehicle infractor

TIPUS DE VEHICLE	Índex	Període anterior	Variació
V1. Turisme	0,3893	0,3607	=
V2. Turisme comercial	0,0297	0,0239	=
V3. Furgoneta comercial	0,1281	0,1384	=
V4. Moto/ciclomotor	0,0028	0,0060	=
V5. Bus/autocar/camió	0,0411	0,0435	=
V6. Taxi	0,0495	0,0317	=
V7. Altres vehicles	0,0006	0,0065	=
<i>TOTAL</i>	<i>0,6410</i>	<i>0,6107</i>	<i>=</i>
P. Particulars	0,4832	0,4484	=
C. Comercials	0,1578	0,1624	=
<i>TOTAL</i>	<i>0,6410</i>	<i>0,6107</i>	<i>=</i>

TAULA 2.2.5.Altres indicadors d'indisciplina a la zona central:
mitjana de vehicles il·legals, per 100 metres del tipus de vial considerat

IL·LEGALITAT	Indicador relatiu	Període anterior	Variació	Referència
Il·legal a C/D	1,7924	1,3741	+30,4%	100 m de C/D
Doble filera a C/D	0,8892	0,5889	+51,0%	100 m de C/D
Doble filera a estac. lliure	.	.	.	100 m d'estac. lliure
Doble filera a Àrea Verda	0,2121	0,1371	+54,7%	100 m d'Àrea Verda
Doble filera a Àrea Blava	0,4647	0,2992	+55,3%	100 m d' Àrea Blava
Estac. a carril bus/bici	0,0527	0,0062	=	100 m de carril bus/bici
Il·legal a altres reserves	0,1589	0,2307	-31,1%	100 m d'altres reserves

GRÀFIC 2.2.1.
Evolució dels índexs d'indisciplina a la zona central



Comentaris:

- Estabilitat de les il·legalitats respecte l'informe anterior i en la tendència a tres anys.
- Nombre d'il·legalitats (0,64) superior al de la zona perifèrica (0,41).
- L'estabilitat es dona en cordons, zona regulada i no regulada, i en xarxa no bàsica. En canvi, hi ha un creixement en xamfrans, i en xarxa bàsica.
- Per tipus d'il·legalitats, hi ha tot tipus de comportaments. Destaca, però, el creixement de les il·legalitats en Càrrega-Descàrrega, com en informes anteriors, i en Carril bus/bici.
- La tendència de la sèrie a tres anys és també estable, com a informes precedents.
- Hi ha més il·legalitats en xamfrans (2,30) que en cordons (0,44).
- També hi ha estabilitat tant en vehicles particulars com comercials.
- Elevades il·legalitats en Càrrega-Descàrrega (2,94), seguit per Àrea Blava (0,85), com és habitual, i per Altres Reserves (0,77).
- A la zona central, les il·legalitats en la xarxa bàsica (0,66) són similars a la "no bàsica" (0,61), igual com en els dos informes precedents, encara que habitualment eren significativament més baixes en la bàsica.

- Com pel conjunt de la ciutat, a la zona central, les il·legalitats en la xarxa bàsica són superiors en les vies de connexió primària i secundària, front les terciàries i vies d'accés.
- Segons tipus d'il·legalitat, les il·legalitats en Càrrega-Descàrrega, Dobles Filera afectant (i no afectant) Circulació, Plena Calçada, i Carril Bus/bici, són majors a la zona central que a la zona perifèrica.
- El 75,4% de les il·legalitats són comeses per vehicles particulars.
- En concret, el 60,7% de les il·legalitats les cometen els turismes, seguits del 20% per les furgonetes comercials.
- Les il·legalitats més freqüents en relació al nombre de metres de vial amb cert tipus d'estacionament són les il·legalitats en Càrrega-descàrrega (1,79 per 100 metres de vial de càrrega/descàrrega) i les Dobles Filera a Càrrega-Descàrrega (0,89 per 100m).
- Ciutat Vella (0,39), passa a ser el quart districte amb més il·legalitats, amb un fort creixement d'il·legalitats (el més elevat de tots els districtes).
- L'Eixample (0,74) és el primer districte amb més il·legalitats de la ciutat, sent el segon districte en que també creixen les il·legalitats. En la resta de districtes han baixat o són estables.

2.3. Zona perifèrica

Zona estudiada: Districtes del 3 al 10, exceptuant la zona anomenada "Diagonal".

TAULA 2.3.1.
Índex global d'indisciplina a la zona perifèrica

ÍNDEX D'IL·LEGALITAT	<i>0,4179</i>
Període anterior	0,5120
Variació (període anterior)	-18,4%
Tendència de la sèrie	Decreixent (-0,007)

TAULA 2.3.2.
Índex d'indisciplina a la zona perifèrica, segons les característiques de la via

ÍNDEX D'IL·LEGALITAT		Índex	Període anterior	Variació
Tipus de vial	1. Cordó	0,3939	0,4846	-18,7%
	2. Xamfrà	1,0743	1,2735	-15,6%
Regulació	1. Regulat	0,3375	0,4628	-27,1%
	2. No regulat	0,4876	0,5559	-12,3%
Estacionament	1. Carril marxa	0,2836	0,3707	-23,5%
	2. Lliure	0,5532	0,6015	=
	3. Àrea blava	0,4312	0,5457	-21,0%
	4. Àrea verda	0,4161	0,4625	=
	5. Càrrega-descàrrega	1,2463	1,7621	-29,3%
	6. Altres reserves	0,5199	0,7632	-31,9%
	7. Carril bus/bici	0,2781	0,3989	-30,3%
Xarxa viària bàsica	1. Sí	0,3893	0,5016	-22,4%
	2. No	0,4337	0,5180	-16,3%
Categoria XVB	1. Via connexió primària	0,3647	0,6073	-39,9%
	2. Via connexió secundària	0,4770	0,5430	-12,2%
	3. Via connexió terciària	0,2832	0,3176	=
	4. Via accés	0,1637	0,4384	-62,7%
TOTAL		<i>0,4179</i>	<i>0,5120</i>	<i>-18,4%</i>

TAULA 2.3.3.

Índexs d'indisciplina a la zona perifèrica, segons el tipus d'il·legalitat

TIPUS D'IL·LEGALITAT	Índex	Període anterior	Variació
I1. Càrrega i descàrrega	0,1259	0,1621	=
I2. Doble fil. afectant circ.	0,0572	0,0455	=
I3. Doble fil. no afectant circ.	0,0248	0,0187	=
I4. Plena calçada	0,0262	0,0584	=
I5. Sobre vorera	0,0639	0,0680	=
I6. Pas de vianants	0,0289	0,0294	=
I7. Carril bus/bici	0,0034	0,0073	=
I8. Altres reserves	0,0876	0,1225	=
TOTAL	0,4179	0,5120	-18,4%

TAULA 2.3.4.

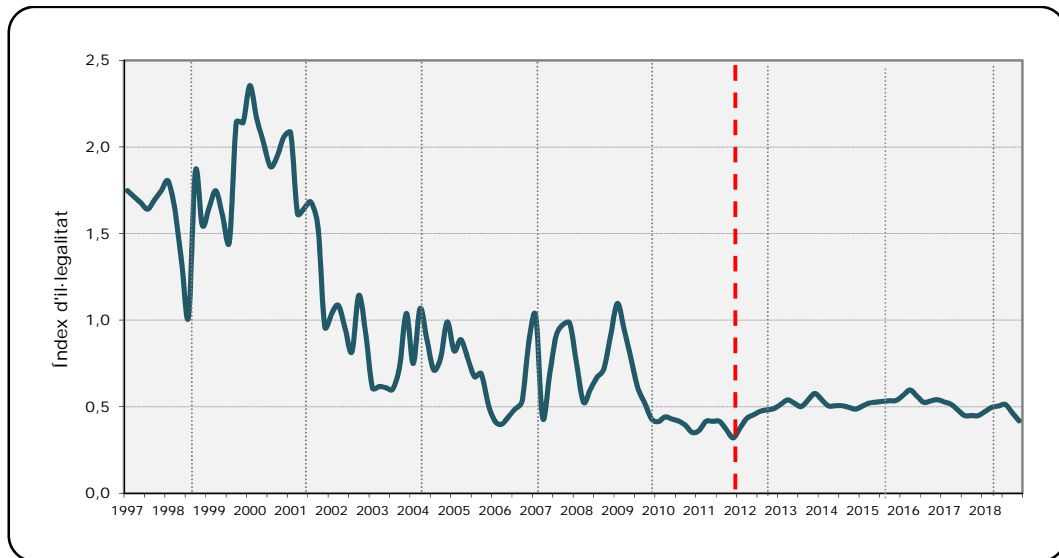
Índexs d'indisciplina a la zona perifèrica, segons el vehicle infractor

TIPUS DE VEHICLE	Índex	Període anterior	Variació
V1. Turisme	0,2777	0,2997	=
V2. Turisme comercial	0,0228	0,0429	=
V3. Furgoneta comercial	0,0856	0,1233	=
V4. Moto/ciclomotor	0,0014	0,0038	=
V5. Bus/autocar/camió	0,0192	0,0252	=
V6. Taxi	0,0096	0,0119	=
V7. Altres vehicles	0,0017	0,0052	=
TOTAL	0,4179	0,5120	-18,4%
P. Particulars	0,3095	0,3458	=
C. Comercials	0,1084	0,1661	-34,8%
TOTAL	0,4179	0,5120	-18,4%

TAULA 2.3.5.Altres indicadors d'indisciplina a la zona perifèrica:
mitjana de vehicles il·legals, per 100 metres del tipus de vial considerat

IL·LEGALITAT	Indicador relatiu	Període anterior	Variació	Referència
Il·legal a C/D	0,7843	1,1335	-30,8%	100 m de C/D
Doble filera a C/D	0,1114	0,1501	=	100 m de C/D
Doble filera a estac. lliure	0,1451	0,1279	=	100 m d'estac. lliure
Doble filera a Àrea Verda	0,0891	0,0586	=	100 m d'Àrea Verda
Doble filera a Àrea Blava	0,1198	0,0700	=	100 m d'Àrea Blava
Estac. a carril bus/bici	0,0026	0,0045	=	100 m de carril bus/bici
Il·legal a altres reserves	0,2168	0,2316	=	100 m d'altres reserves

GRÀFIC 2.3.
Evolució dels índexs d'indisciplina a la zona perifèrica



Comentaris:

- Descens respecte el quadrimestre anterior, i també descens en els darrers tres anys (com ja succeïa en l'informe precedent).
- Il·legalitats inferiors respecte la zona central.
- Menors il·legalitats en xamfrans (1,07) a la zona perifèrica respecte la zona central (2,31). En canvi, són més semblants en cordons (0,39 a zona perifèrica respecte 0,44 en zona central).
- El descens d'il·legalitats respecte l'informe anterior és el resultat del descens en cordons, xamfrans, zona regulada i no regulada, i en la xarxa bàsica i no bàsica.
- Hi ha estabilitat en dos dels set tipus d'estacionament (Carril Lliure i Àrea Verda), i decreix en la resta.
- Les il·legalitats a la xarxa bàsica i no bàsica són inferiors en la zona perifèrica que a la central. També en la zona regulada.
- Hi ha major nombre d'il·legalitats en Voreres, Pas de Vianants i Altres Reserves en la zona perifèrica que a la zona central.
- Les il·legalitats més freqüents en relació al nombre de metres de vial amb cert tipus d'estacionament són: vehicles il·legals a Càrrega-Descàrrega (0,78 il·legalitats per 100 m de zona de càrrega i descàrrega).

- Les il·legalitats en la zona no regulada (0,49) són superiors a les de la zona regulada (0,38). El comportament per districtes no és coincident.
- Les il·legalitats en la xarxa no bàsica (0,39) i no bàsica (0,43) són similars. El comportament per districtes no és coincident.
- El 66,5% de les il·legalitats són comeses per turismes, seguits per les furgonetes comercials (20,5%) i turismes comercials (5,5%).
- Els vehicles particulars cometen el 74,1% de les il·legalitats (estable respecte els quadrimestres previs), front el 25,9% que cometen els comercials.
- Els tres districtes amb un major nombre d'il·legalitats són Nou Barris, Sants-Montjuïc (com en informes precedents) i Gràcia.

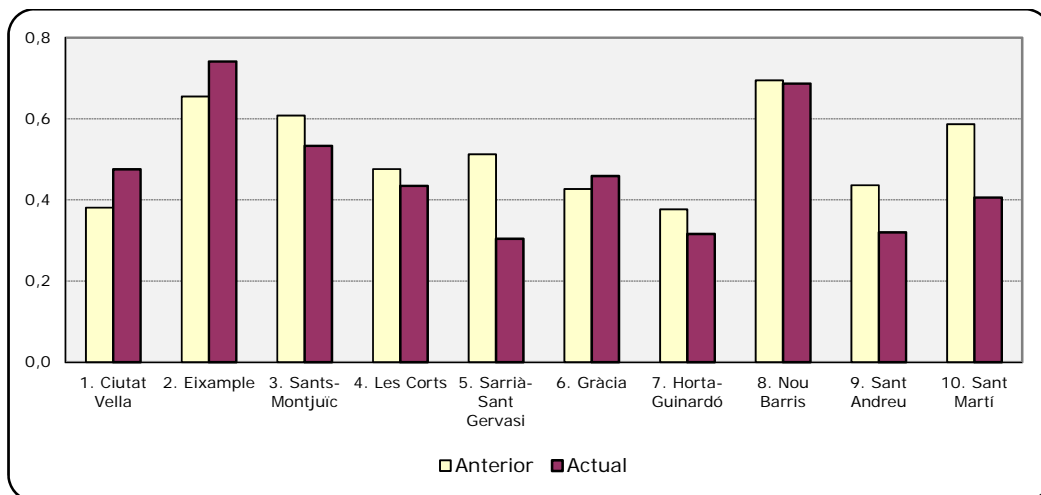
3. Índexs d'indisciplina per districtes

Abans de detallar els resultats per a cada districte de la ciutat, en aquest apartat es mostraran alguns indicadors que permeten comparar els districtes entre sí.

TAULA 3.1.
Índexs d'indisciplina als districtes de Barcelona

DISTRICTE	Índex	Període anterior	Variació	Tendència de la sèrie
1. Ciutat Vella	0,4752	0,3809	+24,7%	Estable
2. Eixample	0,7412	0,6547	+13,2%	Estable
3. Sants-Montjuïc	0,5331	0,6081	-12,3%	Estable
4. Les Corts	0,4348	0,4760	=	Estable
5. Sarrià-Sant Gervasi	0,3043	0,5127	-40,6%	Estable
6. Gràcia	0,4589	0,4268	=	Decreixent (-0,018)
7. Horta-Guinardó	0,3160	0,3767	-16,1%	Decreixent (-0,019)
8. Nou Barris	0,6867	0,6947	=	Estable
9. Sant Andreu	0,3199	0,4361	-26,7%	Decreixent (-0,008)
10. Sant Martí	0,4060	0,5866	-30,8%	Estable
TOTAL	0,4652	0,5327	-12,7%	Decreixent (-0,006)

GRÀFIC 3.1.
Índexs d'il·legalitat als districtes de Barcelona



TAULA 3.2.
Índexs d'indisciplina als districtes de Barcelona

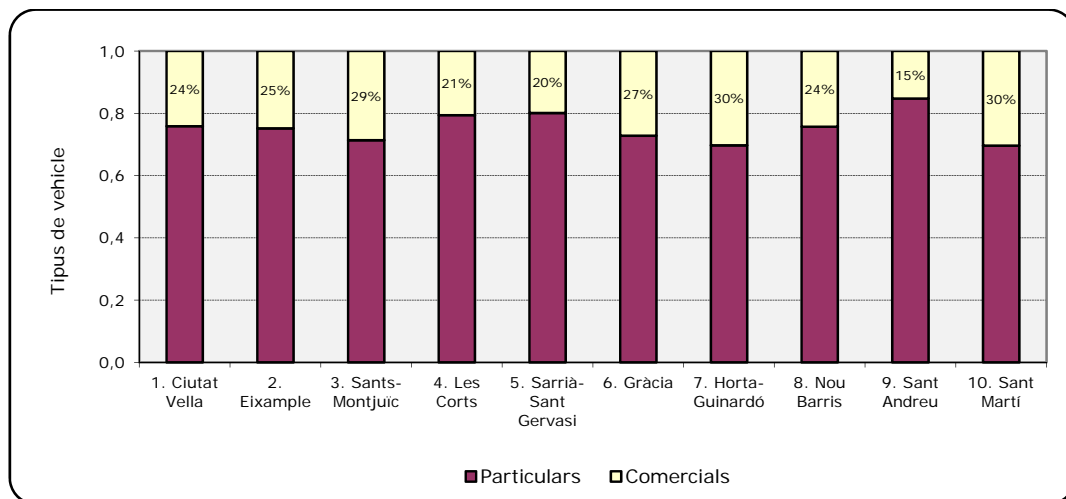
Índex DISTRICTE	Tipus vehicle		Tram regulat		Xarxa bàsica		Índex global
	Partic.	Comerc.	Sí	No	Sí	No	
1. Ciutat Vella	0,3604	0,1147	0,4752	.	0,5052	0,4505	0,4752
2. Eixample	0,5571	0,1841	0,7412	.	0,7532	0,7179	0,7412
3. Sants-Montjuïc	0,3804	0,1527	0,3541	0,9603	0,4220	0,5988	0,5331
4. Les Corts	0,3453	0,0896	0,5377	0,2912	0,3490	0,4905	0,4348
5. Sarrià-Sant Gervasi	0,2439	0,0605	0,3557	0,1361	0,4289	0,2207	0,3043
6. Gràcia	0,3341	0,1248	0,4566	0,4677	0,5894	0,3986	0,4589
7. Horta-Guinardó	0,2203	0,0957	0,3605	0,2984	0,3480	0,3021	0,3160
8. Nou Barris	0,5198	0,1669	.	0,6867	0,5933	0,7181	0,6867
9. Sant Andreu	0,2712	0,0487	0,2275	0,3794	0,1698	0,3593	0,3199
10. Sant Martí	0,2827	0,1233	0,2928	0,5140	0,3528	0,4666	0,4060
TOTAL	0,3463	0,1188	0,4487	0,4876	0,4727	0,4601	0,4652

Període anterior DISTRICTE	Tipus vehicle		Tram regulat		Xarxa bàsica		Índex global
	Partic.	Comerc.	Sí	No	Sí	No	
1. Ciutat Vella	0,2208	0,1601	0,3809	.	0,4338	0,3360	0,3809
2. Eixample	0,5012	0,1535	0,6547	.	0,6500	0,6638	0,6547
3. Sants-Montjuïc	0,3492	0,2589	0,4318	1,0327	0,5544	0,6412	0,6081
4. Les Corts	0,3427	0,1333	0,6272	0,2605	0,3854	0,5401	0,4760
5. Sarrià-Sant Gervasi	0,3523	0,1604	0,5603	0,3373	0,5886	0,4590	0,5127
6. Gràcia	0,3112	0,1156	0,4838	0,2115	0,5800	0,3539	0,4268
7. Horta-Guinardó	0,2548	0,1219	0,5445	0,3077	0,4457	0,3431	0,3767
8. Nou Barris	0,4777	0,2170	.	0,6947	0,6236	0,7204	0,6947
9. Sant Andreu	0,3158	0,1204	0,2456	0,5773	0,1677	0,5040	0,4361
10. Sant Martí	0,4237	0,1629	0,4826	0,6820	0,5145	0,6686	0,5866
TOTAL	0,3674	0,1653	0,5161	0,5559	0,5316	0,5335	0,5327

VARIACIÓ (període anterior)	Tipus vehicle		Tram regulat		Xarxa bàsica		Índex global
	Partic.	Comerc.	Sí	No	Sí	No	
1. Ciutat Vella	+63,2%	=	+24,7%	.	+16,5%	+34,1%	+24,7%
2. Eixample	+11,2%	=	+13,2%	.	+15,9%	+8,2%	+13,2%
3. Sants-Montjuïc	=	-41,0%	-18,0%	-7,0%	-23,9%	=	-12,3%
4. Les Corts	=	=	-14,3%	=	=	=	=
5. Sarrià-Sant Gervasi	-30,8%	-62,3%	-36,5%	-59,6%	-27,1%	-51,9%	-40,6%
6. Gràcia	=	=	=	+121,1%	=	=	=
7. Horta-Guinardó	=	=	-33,8%	=	-21,9%	=	-16,1%
8. Nou Barris	=	-23,1%	.	=	=	=	=
9. Sant Andreu	=	=	=	-34,3%	=	-28,7%	-26,7%
10. Sant Martí	-33,3%	=	-39,3%	-24,6%	-31,4%	-30,2%	-30,8%
TOTAL	=	=	-13,1%	-12,3%	-11,1%	-13,8%	-12,7%

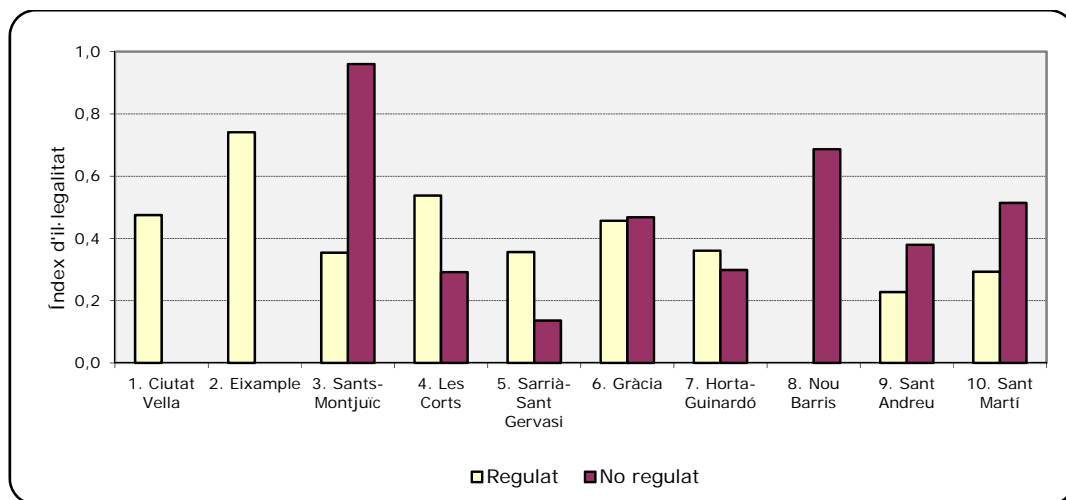
GRÀFIC 3.2.1.

Pes de l'ús del vehicle (particular o comercial) en el total d'il·legalitats

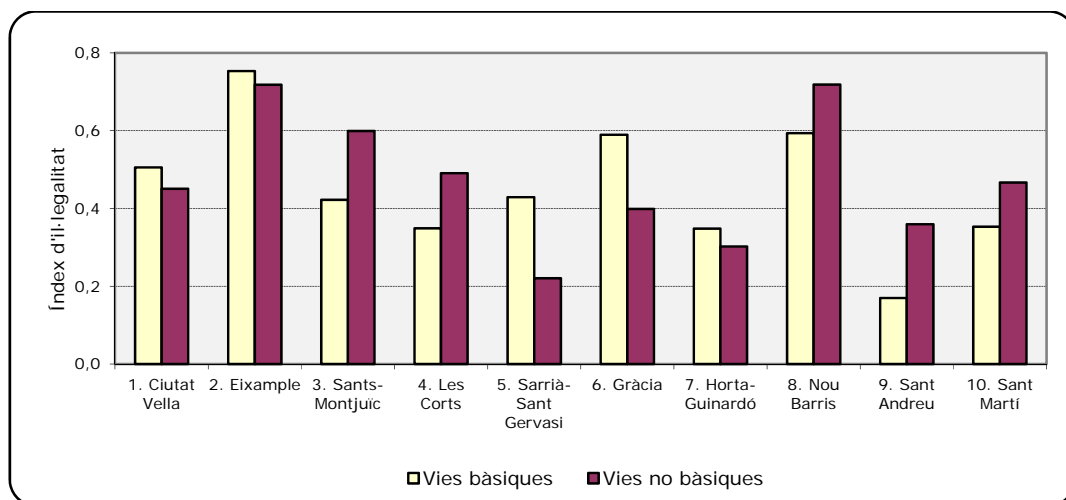


GRÀFIC 3.2.2.

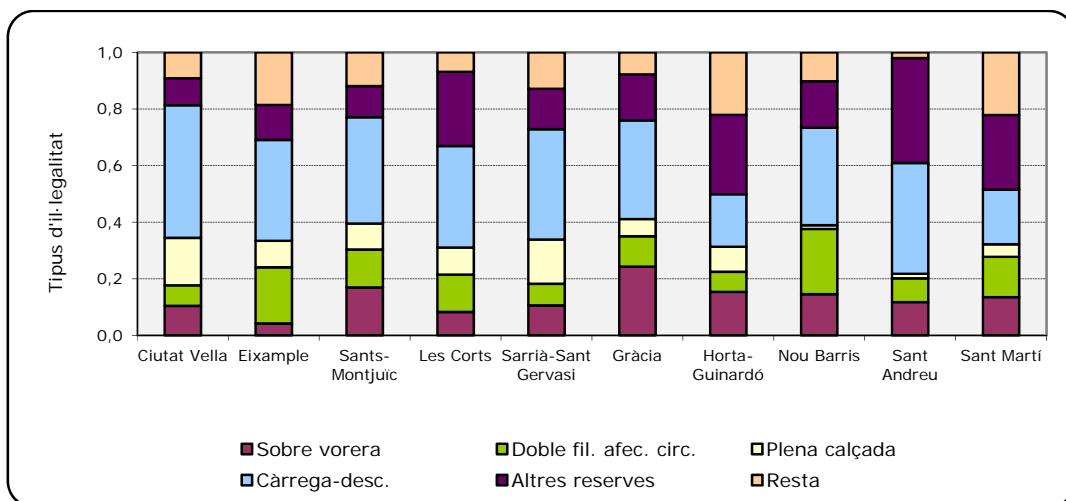
Índexs d'indisciplina segons la zona sigui regulada o no regulada



GRÀFIC 3.2.3.
Índexs d'indisciplina segons la via sigui bàsica o no



GRÀFIC 3.2.4.
Pes dels diferents tipus d'il·legalitats



Comentaris:

- Els districtes amb més il·legalitats són Eixample, Nou Barris i Sants-Montjuïc (com en l'informe precedent). En canvi, els districtes amb menys il·legalitats són Horta-Guinardó (com en l'informe precedent), i Sarrià-Sant Gervasi. A Ciutat Vella tornen a augmentar les il·legalitats, però és són el districte amb major nombre d'il·legalitats, com passava fa un any.
- Respecte l'informe precedent, les il·legalitats creixen sols a Ciutat Vella i l'Eixample, mentre que decreixen a la majoria de districtes (Sants-Montjuïc, Sarrià-Sant Gervasi, Horta-Guinardó, Sant Andreu i Sant Martí), i són estables a tres (Les Corts, Gràcia, i Nou Barris).
- La tendència en els darrers tres anys de l'índex d'il·legalitats és decreixent sols en 3 dels 10 districtes (Gràcia, Horta-Guinardó i Sant Andreu). És estable a la resta.
- En aquest informe, l'Eixample és el primer districte amb major nombre d'il·legalitats en xarxa bàsica, i el segon en vies no bàsiques.
- La zona regulada (0,45) presenta un nivell d'il·legalitats lleugerament inferior a la zona no regulada (0,49).
- La xarxa bàsica (0,473) presenta un nivell d'il·legalitats similar al de la no bàsica (0,46), tot i que el comportament per districtes és dispar.
- Per tipus de vehicle, els vehicles particulars cometen més il·legalitats que els comercials, en tots els districtes. On la proporció d'il·legalitats de vehicles comercials és menor és a Sant Andreu (15%), Les Corts (21%) i Sarrià-Sant Gervasi (20%). Els districtes amb major proporció d'il·legalitats comeses per vehicles comercials són Sants-Montjuïc, Horta-Guinardó i Sant Martí (al voltant d'un 30%).
- La xarxa bàsica de la zona central (0,66) presenta més il·legalitats que la xarxa bàsica de la zona perifèrica (0,39).
- Les il·legalitats en la xarxa bàsica són superiors en les vies de connexió primària i secundària, front les terciàries i vies d'accés.
- Destaquen les il·legalitats en xarxa no bàsica a Eixample, Sants-Montjuïc, Nou Barris (com en informes precedents). També les il·legalitats en xarxa bàsica a Eixample, i Gràcia (com en informes anteriors).
- Així mateix, destaca Sants-Montjuïc per les il·legalitats en la zona no regulada (com en Informes anteriors) i Nou Barris.
- El gràfic 3.2.4. descriu el pes de cada tipus d'il·legalitat per a cada districte. Destaquen les Altres Reserves a Sant Andreu, i Les Corts; l'estacionament sobre Voreres a Gràcia; la Plena Calçada a Ciutat Vella; la Càrrega-Descàrrega a la majoria de districtes; les Altres

Reserves a Les Corts, Horta-Guinardó i Sant Andreu; i la resta d'il·legalitats a l'Eixample, Horta-Guinardó, i Sant Martí.

- Segons el tipus de vial, les il·legalitats es concentren en zona de Càrrega-Descàrrega (sent molt elevades: 1,92), seguit ja a molta distància per Àrea Blava (0,62) i Altres Reserves (0,60), entre d'altres.
- En termes relatius, on hi ha més il·legalitats, de manera destacada, és en Càrrega-Descàrrega (1,29 il·legalitats per cada 100 metres de vial de càrrega-descàrrega).
- Els vehicles particulars cometen el 74,4% de les il·legalitats (majoritàriament turismes), mentre que el 25,6% corresponen als comercials.
- Segons el tipus d'il·legalitats, destaquen, com ha estat habitual en informes precedents, les il·legalitats en Càrrega-Descàrrega, juntament amb Altres Reserves, i Dobles Filera afectant la Circulació.

3.1. Districte 1. Ciutat Vella

TAULA 3.1.1.

Índex global d'indisciplina a Ciutat Vella

ÍNDEX D'IL·LEGALITAT	<i>0,4752</i>
Període anterior	0,3809
Variació (període anterior)	+24,7%
Tendència de la sèrie	Estable

TAULA 3.1.2.

Índexs d'indisciplina a Ciutat Vella, segons el tipus d'il·legalitat i de vehicle

TIPUS D'IL·LEGALITAT / VEHICLE	Índex	Període anterior	Variació
I1. Càrrega i descàrrega	0,2225	0,1443	+54,1%
I2. Doble fil. afectant circ.	0,0346	0,0459	=
I3. Doble fil. no afectant circ.	0,0014	0,0051	=
I4. Plena calçada	0,0798	0,0501	=
I5. Sobre vorera	0,0494	0,0852	=
I6. Pas de vianants	0,0375	0,0166	=
I7. Carril bus/bici	0,0047	0,0092	=
I8. Altres reserves	0,0454	0,0246	=
TOTAL	<i>0,4752</i>	<i>0,3809</i>	<i>+24,7%</i>
P. Particulars	0,3604	0,2208	+63,2%
C. Comercials	0,1147	0,1601	=
TOTAL	<i>0,4752</i>	<i>0,3809</i>	<i>+24,7%</i>

TAULA 3.1.3.

Índexs d'indisciplina a Ciutat Vella, per barris

BARRI	Índex	Període anterior	Variació
El Raval	0,5363	0,4268	+25,7%
Barri Gòtic	0,3169	0,3674	-13,7%
Barceloneta	0,2512	0,1729	+45,3%
Sant Pere, Santa Caterina i la Ribera	0,6945	0,5063	+37,2%
TOTAL	<i>0,4752</i>	<i>0,3809</i>	<i>+24,7%</i>

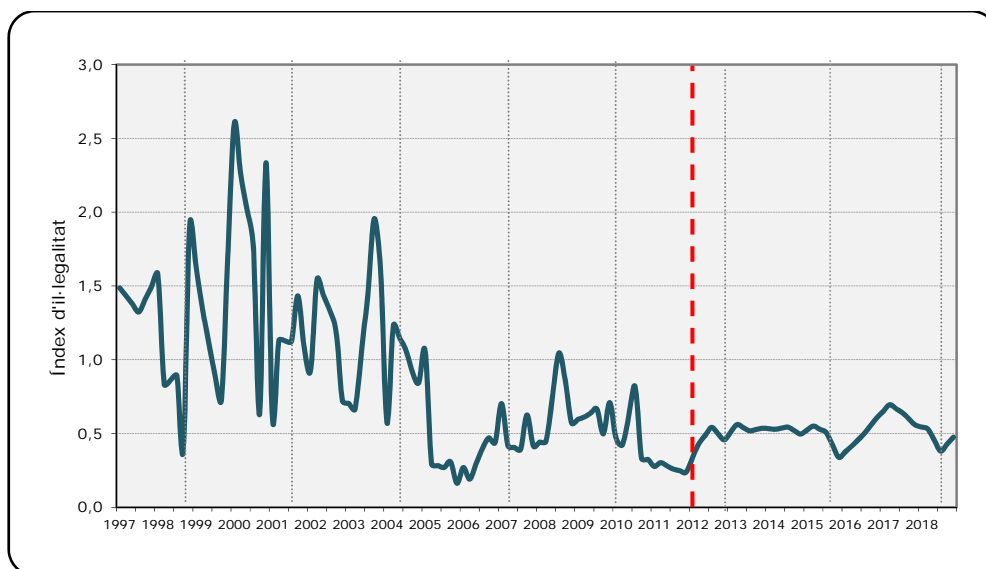
TAULA 3.1.4.

Altres indicadors d'indisciplina a Ciutat Vella:
mitjana de vehicles il·legals, per 100 metres del tipus de vial considerat

IL-LEGALITAT	Indicador relatiu	Període anterior	Variació	Referència
Il·legal a C/D	0,9110	0,7814	+16,6%	100 m de C/D
Doble filera a C/D	0,0828	0,0977	=	100 m de C/D
Doble filera a estac. lliure	.	.	.	100 m d'estac. lliure
Doble filera a Àrea Verda	0,1048	0,0176	=	100 m d'Àrea Verda
Doble filera a Àrea Blava	0,1695	0,1238	=	100 m d' Àrea Blava
Estac. a carril bus/bici	0,0204	0,0000	=	100 m de carril bus/bici
Il·legal a altres reserves	0,0614	0,0284	=	100 m d'altres reserves

GRÀFIC 3.1.1.

Evolució dels índexs d'indisciplina a Ciutat Vella



Comentaris:

Els trets més destacats, addicionals als ja esmentats en pàgines anteriors, són:

- Quart districte amb major nombre d'il·legalitats de tota la ciutat. És un dels dos districtes en que han crescut les il·legalitats (el que més). Cal recordar, però, que fa uns períodes era el districte amb major nombre d'il·legalitats.
- Significatiu augment d'il·legalitats respecte l'informe anterior, i tendència estable en els darrers tres anys.
- El creixement de les il·legalitats es concentra en Càrrega-Descàrrega, i en els vehicles particulars (com en informes precedents).

- A inicis del 2012, s'observa un ascens de les il·legalitats, encara que des 2013 la tendència és estable. Des 2016 la tendència de nou és creixent, però en els tres/quatre darrers informes torna a decreixer i estabilitzar-se al voltant de 0,5 il·legalitats els 100 metres.
- Les il·legalitats són majors al Raval, i Sant Pere, Sta. Caterina i la Ribera (com en anteriors informes). El creixement d'il·legalitats es produeix en tots els barris excepte al Barri Gòtic, comportament oposat al de l'informe precedent.
- Destaquen les il·legalitats en Càrrega-Descàrrega en aquest districte.
- En termes relatius, també destaquen les il·legalitats en Càrrega-Descàrrega.
- Les il·legalitats en la xarxa bàsica són superiors a les enregistrades a la xarxa no bàsica.
- S'ha reduït molt el percentatge d'il·legalitats comeses per vehicles comercials (del 42% al 24%).

3.2. Districte 2. Eixample

TAULA 3.2.1.
Índex global d'indisciplina a l'Eixample

ÍNDEX D'IL·LEGALITAT	<i>0,7412</i>
Període anterior	0,6547
Variació (període anterior)	+13,2%
Tendència de la sèrie*	Estable

*Tot i que els itineraris s'han mantingut respecte l'etapa anterior al 2012, les xifres no són directament comparables, degut al canvi de metodologia.

TAULA 3.2.2.
Índex d'indisciplina a l'Eixample, segons la condició de la via

TIPUS DE VIA	Índex	Període anterior	Variació
Cordó	0,3536	0,3408	=
Xamfrà	2,3080	2,0312	+13,6%
<i>TOTAL</i>	<i>0,7412</i>	<i>0,6547</i>	<i>+13,2%</i>

TAULA 3.2.3.
Índexs d'indisciplina a l'Eixample, segons el tipus d'il·legalitat i de vehicle

TIPUS D'IL·LEGALITAT / VEHICLE	Índex	Període anterior	Variació
I1. Càrrega i descàrrega	0,2640	0,2347	=
I2. Doble fil. afectant circ.	0,1470	0,0814	+80,6%
I3. Doble fil. no afectant circ.	0,1008	0,0881	=
I4. Plena calçada	0,0695	0,0607	=
I5. Sobre vorera	0,0311	0,0392	=
I6. Pas de vianants	0,0054	0,0049	=
I7. Carril bus/bici	0,0314	0,0083	=
I8. Altres reserves	0,0921	0,1374	=
<i>TOTAL</i>	<i>0,7412</i>	<i>0,6547</i>	<i>+13,2%</i>
P. Particulars	0,5571	0,5012	+11,2%
C. Comercials	0,1841	0,1535	=
<i>TOTAL</i>	<i>0,7412</i>	<i>0,6547</i>	<i>+13,2%</i>

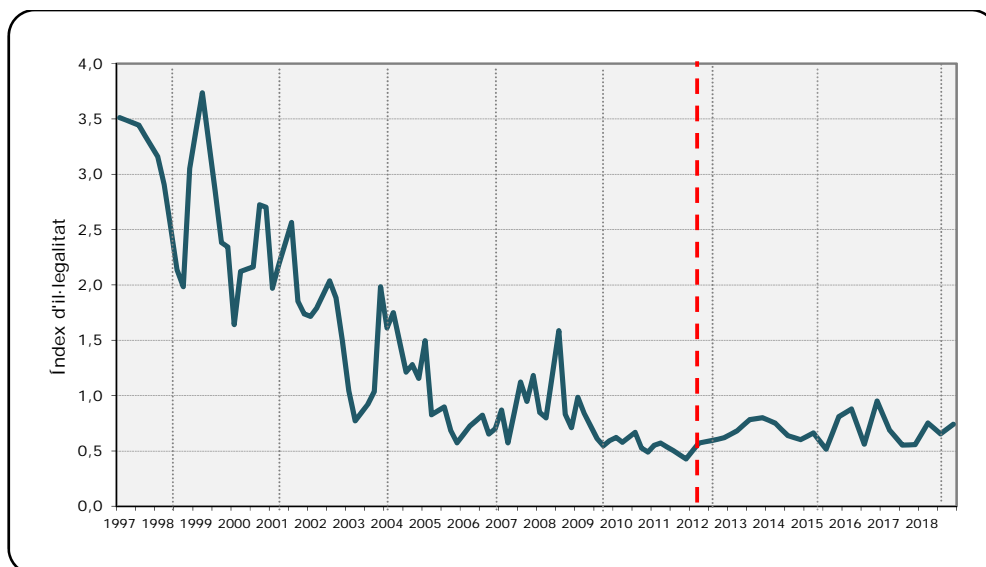
TAULA 3.2.4.
Índexs d'indisciplina a l'Eixample, per barris

BARRI	Índex	Període anterior	Variació
Fort Pienc	0,6564	0,4202	+56,2%
Sagrada Família	0,5565	0,5649	=
Dreta de l'Eixample	0,6829	0,8122	-15,9%
Antiga Esquerra de l'Eixample	0,8983	0,5285	+70%
Nova Esquerra de l'Eixample	0,7743	0,7359	=
Sant Antoni	0,8693	0,6258	+38,9%
<i>TOTAL</i>	<i>0,7412</i>	<i>0,6547</i>	<i>+13,2%</i>

TAULA 3.2.5.
Altres indicadors d'indisciplina a l'Eixample:
mitjana de vehicles il·legals, per 100 metres del tipus de vial considerat

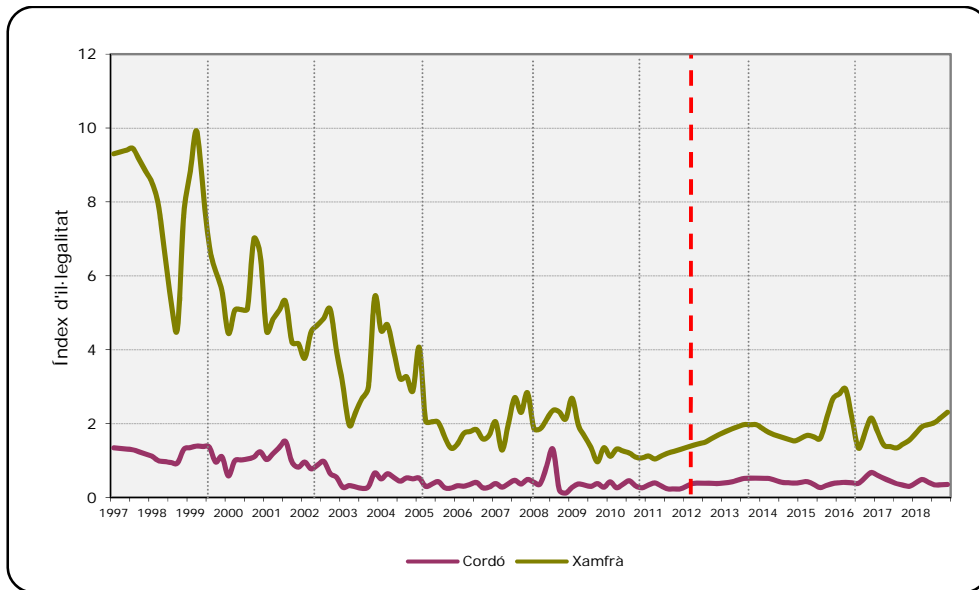
IL·LEGALITAT	Indicador relatiu	Període anterior	Variació	Referència
Il·legal a C/D	1,9430	1,4865	+30,7%	100 m de C/D
Doble filera a C/D	1,0541	0,7207	+46,3%	100 m de C/D
Doble filera a estac. lliure	.	.	.	100 m d'estac. lliure
Doble filera a Àrea Verda	0,3836	0,2632	+45,8%	100 m d'Àrea Verda
Doble filera a Àrea Blava	0,6502	0,3901	+66,7%	100 m d' Àrea Blava
Estac. a carril bus/bici	0,0551	0,0040	=	100 m de carril bus/bici
Il·legal a altres reserves	0,2054	0,2661	-22,8%	100 m d'altres reserves

GRÀFIC 3.2.1.
Evolució dels índexs d'indisciplina a l'Eixample



GRÀFIC 3.2.2.

Evolució de la indisciplina a l'Eixample, en funció del tipus de vial (cordó/xamfrà)



Comentaris:

Els trets més destacats, addicionals als ja esmentats en pàgines anteriors, són:

- Primer districte amb major nombre d'il·legalitats.
- Es produeix un creixement de la sèrie d'il·legalitats respecte l'informe anterior (fet que sols passa en dos dels deu districtes).
- Tendència estable de la sèrie a tres anys.
- Es dona un creixement d'il·legalitats en xamfrans, com en l'informe precedent.
- El creixement es centra en Dobles filera afectant a la circulació, i vehicles particulars.
- Les il·legalitats són similars en tots els barris del districte, destacant l'Antiga Esquerra de l'Eixample i Sant Antoni.
- Destaquen les il·legalitats en Dobles filera afectant i no afectant la Circulació, Càrrega-Descàrrega (que van oscil·lant en els diferents informes) i en Altres Reserves.
- La indisciplina a les vies bàsiques és similar a l'existent en les no bàsiques, però en ambdós casos són de les més altes de tots els districtes.
- Per cada 100 metres de zona de Càrrega i Descàrrega hi ha una mitjana de 1,94 en il·legalitats en Càrrega-Descàrrega, i de 1,05 en Dobles Filera a Càrrega-Descàrrega (per 100 metres de Dobles Filera).

- De tota manera, de l'observació del gràfic 3.2.1 es conclou que des 1997 la sèrie d'il·legalitats ha baixat substancialment, encara que és dels pocs districtes que la mitjana és superior a 0,5 il·legalitats per 100 metres de vial.

Nota metodològica:

Aquest districte és l'únic de la ciutat en què s'han mantingut els itineraris mostrals que s'han fet servir des de l'inici de l'estudi al 1997. Aquest fet fa que la sèrie històrica tingui una continuïtat més clara que a la resta de districtes. En qualsevol cas, cal notar que el canvi metodològic, derivat de l'actualització de l'inventari viari, ha fet variar el pes que cada tram de la mostra té en el conjunt de la zona. Això té com a conseqüència, per exemple, que el pes del tipus de vial predominant en xamfrans sigui menor del que era fins a l'informe anterior. Atès que no es disposa d'informació poblacional desagregada per tipus de vial de cordó/xamfrà, que es pugui fer servir a l'elevació, l'índex global de la zona atorga un pes superior als cordons (tipus de vials més freqüents, com per exemple, carril de marxa) que als xamfrans, que es suma a la seva major presència relativa.

3.3. Districte 3. Sants-Montjuïc

TAULA 3.3.1.

Índex global d'indisciplina a Sants-Montjuïc

ÍNDEX D'IL·LEGALITAT	<i>0,5331</i>
Període anterior	0,6081
Variació (període anterior)	-12,3%
Tendència de la sèrie	Estable

TAULA 3.3.2.

Índex d'indisciplina a Sants-Montjuïc, segons el tipus de tram

TIPUS DE TRAM	Índex	Període anterior	Variació
Regulat	0,3541	0,4318	-18,0%
No regulat	0,9603	1,0327	-7,0%
<i>TOTAL</i>	<i>0,5331</i>	<i>0,6081</i>	<i>-12,3%</i>

TAULA 3.3.3.

Índexs d'indisciplina a Sants-Montjuïc, segons el tipus d'il·legalitat i de vehicle

TIPUS D'IL·LEGALITAT / VEHICLE	Índex	Període anterior	Variació
I1. Càrrega i descàrrega	0,2003	0,3141	-36,2%
I2. Doble fil. afectant circ.	0,0717	0,0342	=
I3. Doble fil. no afectant circ.	0,0249	0,0278	=
I4. Plena calçada	0,0488	0,0646	=
I5. Sobre vorera	0,0901	0,0672	=
I6. Pas de vianants	0,0323	0,0260	=
I7. Carril bus/bici	0,0064	0,0092	=
I8. Altres reserves	0,0586	0,0651	=
<i>TOTAL</i>	<i>0,5331</i>	<i>0,6081</i>	<i>-12,3%</i>
P. Particulars	0,3804	0,3492	=
C. Comercials	0,1527	0,2589	-41,0%
<i>TOTAL</i>	<i>0,5331</i>	<i>0,6081</i>	<i>-12,3%</i>

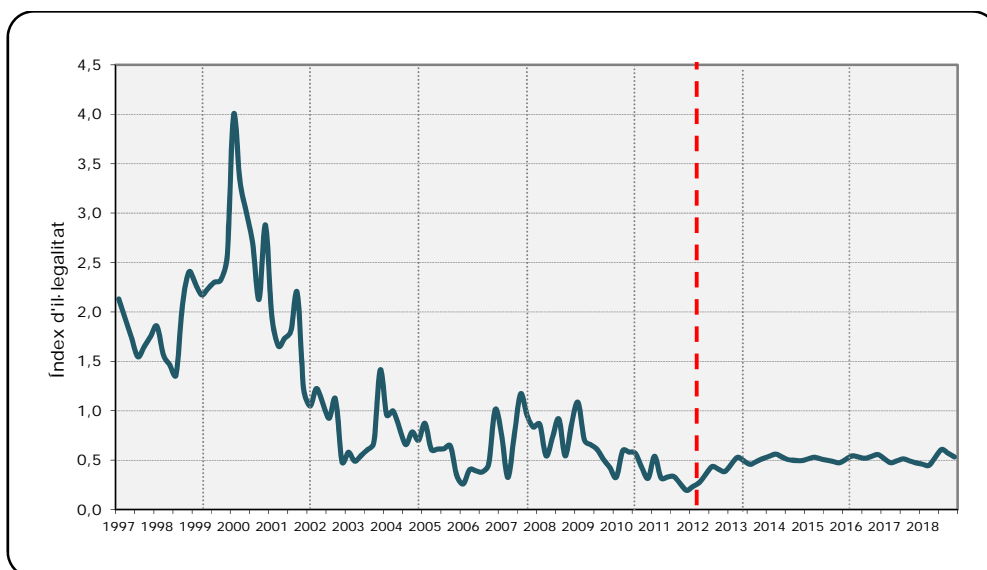
TAULA 3.3.4.
Índexs d'indisciplina a Sants-Montjuïc, per barris

BARRI	Índex	Període anterior	Variació
Poble Sec	0,4913	0,2878	+70,7%
Marina Port	0,9603	1,0327	-7,0%
Font Guatlla	0,2812	1,0208	-72,5%
Hostafrancs	0,3573	0,4913	-27,3%
Bordeta	0,2533	0,2867	=
Sants-Badal	0,2338	0,2565	=
Sants	0,3958	0,4220	=
TOTAL	0,5331	0,6081	-12,3%

TAULA 3.3.5.
Altres indicadors d'indisciplina a Sants-Montjuïc:
mitjana de vehicles il·legals, per 100 metres del tipus de vial considerat

IL·LEGALITAT	Indicador relatiu	Període anterior	Variació	Referència
Il·legal a C/D	0,4620	1,0352	-55,4%	100 m de C/D
Doble filera a C/D	0,0000	0,0000	=	100 m de C/D
Doble filera a estac. lliure	0,4006	0,1964	+103,9%	100 m d'estac. lliure
Doble filera a Àrea Verda	0,0345	0,0391	=	100 m d'Àrea Verda
Doble filera a Àrea Blava	0,0000	0,0000	=	100 m d' Àrea Blava
Estac. a carril bus/bici	0,0000	0,0000	=	100 m de carril bus/bici
Il·legal a altres reserves	0,2293	0,1265	+81,2%	100 m d'altres reserves

GRÀFIC 3.3.1.
Evolució dels índexs d'indisciplina a Sants-Montjuïc



Comentaris:

Els trets més destacats, addicionals als ja esmentats en pàgines anteriors, són:

- Tercer districte amb major nombre d'il·legalitats (com en l'informe precedent).
- És un dels cinc districtes en què decreix la sèrie d'il·legalitats respecte l'informe anterior.
- Estabilitat respecte la tendència dels darrers tres anys.
- Aquest decreixement es dona tant en la zona regulada com no regulada.
- Estabilitat en tot tipus d'il·legalitats, excepte en Càrrega-Descàrrega on presenten un fort decreixement (que compensa els forts creixements dels dos informes anteriors).
- Les majors il·legalitats es concentren en el barri de Marina Port, com en informes precedents.
- Destaquen les il·legalitats en Càrrega-Descàrrega (com en informes precedents, encara que han baixat en aquest quadrimestre).
- La indisciplina a les vies bàsiques és inferior a l'existent en les no bàsiques.
- Els 29% de les il·legalitats són comeses pels vehicles comercials, i continua sent un dels districtes amb major percentatge d'il·legalitats d'aquest tipus de vehicles, com ja succeïa en períodes precedents. De tota manera, han baixat les il·legalitats en vehicles comercials.
- Les il·legalitats en zones no regulades són molt superiors a les regulades (i destaca respecte altres districtes, en aquest sentit).
- Per cada 100 metres de zona de Càrrega i Descàrrega hi ha una mitjana de 0,46 vehicles il·legalment estacionats en Càrrega-Descàrrega (respecte 100 m de càrrega/descàrrega).
- Les il·legalitats continuen al voltant de 0,5 per 100 metres de vial.
- De l'observació del gràfic 3.3.1 es conclou que des 1997 la sèrie d'il·legalitats ha baixat substancialment.

3.4. Districte 4. Les Corts

TAULA 3.4.1.

Índex global d'indisciplina a Les Corts

ÍNDEX D'IL-LEGALITAT	<i>0,4348</i>
Període anterior	0,4760
Variació (període anterior)	=
Tendència de la sèrie	Estable

TAULA 3.4.2.

Índex d'indisciplina a Les Corts, segons el tipus de tram

TIPUS DE TRAM	Índex	Període anterior	Variació
Regulat	0,5377	0,6272	-14,3%
No regulat	0,2912	0,2605	=
<i>TOTAL</i>	<i>0,4348</i>	<i>0,4760</i>	=

TAULA 3.4.3.

Índexs d'indisciplina a Les Corts, segons el tipus d'il·legalitat i de vehicle

TIPUS D'IL-LEGALITAT / VEHICLE	Índex	Període anterior	Variació
I1. Càrrega i descàrrega	0,1558	0,2346	-33,6%
I2. Doble fil. afectant circ.	0,0574	0,0739	=
I3. Doble fil. no afectant circ.	0,0013	0,0051	=
I4. Plena calçada	0,0416	0,0324	=
I5. Sobre vorera	0,0360	0,0386	=
I6. Pas de vianants	0,0186	0,0170	=
I7. Carril bus/bici	0,0100	0,0134	=
I8. Altres reserves	0,1141	0,0611	+86,9%
<i>TOTAL</i>	<i>0,4348</i>	<i>0,4760</i>	=
P. Particulars	0,3453	0,3427	=
C. Comercials	0,0896	0,1333	=
<i>TOTAL</i>	<i>0,4348</i>	<i>0,4760</i>	=

TAULA 3.4.4.

Índexs d'indisciplina a Les Corts, per barris

BARRI	Índex	Període anterior	Variació
Les Corts	0,6138	0,6310	=
Maternitat i Sant Ramon	0,3293	0,5241	-37,2%
Pedralbes	0,2798	0,2358	=
<i>TOTAL</i>	<i>0,4348</i>	<i>0,4760</i>	=

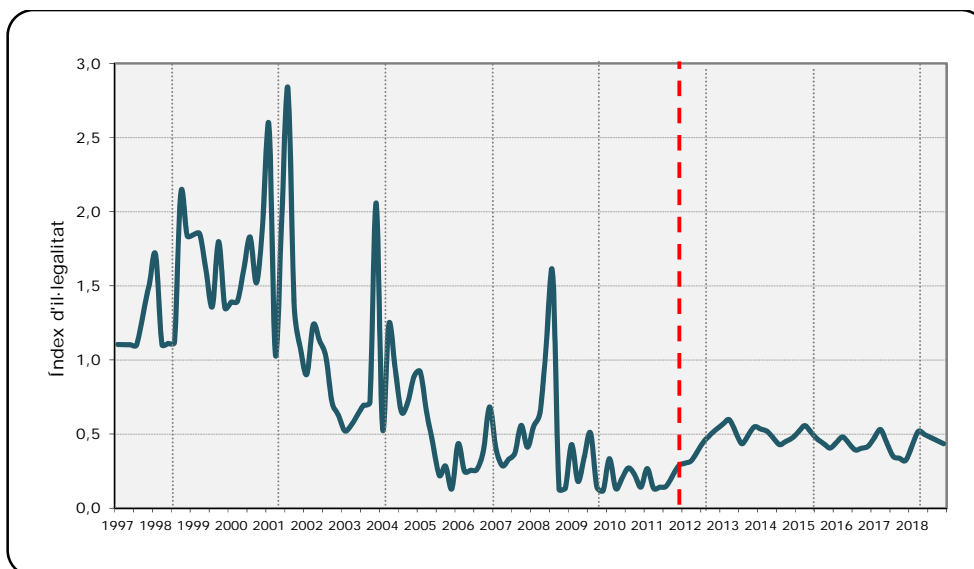
TAULA 3.4.5.

Altres indicadors d'indisciplina a Les Corts:
mitjana de vehicles il·legals, per 100 metres del tipus de vial considerat

IL·LEGALITAT	Indicador relatiu	Període anterior	Variació	Referència
Il·legal a C/D	1,0115	1,3423	-24,6%	100 m de C/D
Doble filera a C/D	0,2299	0,3132	-26,6%	100 m de C/D
Doble filera a estac. lliure	0,0566	0,0961	=	100 m d'estac. lliure
Doble filera a Àrea Verda	0,1008	0,1215	=	100 m d'Àrea Verda
Doble filera a Àrea Blava	0,2108	0,1154	+82,6%	100 m d' Àrea Blava
Estac. a carril bus/bici	0,0404	0,0222	=	100 m de carril bus/bici
Il·legal a altres reserves	0,3983	0,1247	+219,3%	100 m d'altres reserves

GRÀFIC 3.4.1.

Evolució dels índexs d'indisciplina a Les Corts



Comentaris:

Els trets més destacats, addicionals als ja esmentats en pàgines anteriors, són:

- Sisè districte amb major nombre d'il·legalitats (com en el període anterior, encara que en els previs era el de menys il·legalitats).
- Després del 2012, s'ha produït un creixement de les il·legalitats i des d'aleshores és estable al voltant del 0,5 il·legalitats per 100 metres de vial.
- En aquest informe s'observa una estabilitat en el nombre d'il·legalitats, que també es produeix a la zona no regulada (encara que baixa en la zona regulada). La tendència a tres anys és estable.

- Les il·legalitats en la zona regulada són de les més altes de tots els districtes (sols superat per l'Eixample).
- L'estabilitat d'il·legalitats es dona en dos dels tres barris. A Maternitat i Sant Ramon es presenta un decreixement, sent el comportament exactament el mateix de l'informe previ.
- L'estabilitat es dona en quasi tot tipus d'il·legalitats. Les excepcions són Càrrega-Descàrrega (que decreixen), i en Altres Reserves (que creixen), compensant el comportament del quadrimestre anterior.
- Destaquen les il·legalitats en Càrrega-Descàrrega (35,8%), Dobles Filera afectant Circulació (13,2%) i en Altres Reserves (26,2%).
- En termes relatius, destaquen les il·legalitats cada 100 m, en Càrrega-Descàrrega (1,01 cada 100 metres de Càrrega-Descàrrega), i en Altres Reserves (0,40 cada 100 metres d'Altres Reserves).
- Les il·legalitats en trams regulats (0,54) són superiors a les de trams no regulats (0,29).
- Hi ha menys il·legalitats en la xarxa bàsica (0,34) que en la no bàsica (0,49).
- El percentatge d'il·legalitats de vehicles comercials és dels més baixos en tots els districtes (21%).
- La sèrie d'il·legalitats es manté estable al voltant de 0,5.

3.5. Districte 5. Sarrià – Sant Gervasi

TAULA 3.5.1.

Índex global d'indisciplina a Sarrià-Sant Gervasi

ÍNDEX D'IL·LEGALITAT	<i>0,3043</i>
Període anterior	0,5127
Variació (període anterior)	-40,6%
Tendència de la sèrie	Estable

TAULA 3.5.2.

Índex d'indisciplina a Sarrià-Sant Gervasi, segons el tipus de tram

TIPUS DE TRAM	Índex	Període anterior	Variació
Regulat	0,3557	0,5603	-36,5%
No regulat	0,1361	0,3373	-59,6%
TOTAL	<i>0,3043</i>	<i>0,5127</i>	<i>-40,6%</i>

TAULA 3.5.3.

Índexs d'indisciplina a Sarrià-Sant Gervasi, segons el tipus d'il·legalitat i de vehicle

TIPUS D'IL·LEGALITAT / VEHICLE	Índex	Període anterior	Variació
I1. Càrrega i descàrrega	0,1187	0,1158	=
I2. Doble fil. afectant circ.	0,0233	0,0424	=
I3. Doble fil. no afectant circ.	0,0326	0,0000	=
I4. Plena calçada	0,0475	0,1383	-65,6%
I5. Sobre vorera	0,0322	0,0731	=
I6. Pas de vianants	0,0065	0,0209	=
I7. Carril bus/bici	0,0000	0,0081	=
I8. Altres reserves	0,0435	0,1141	=
TOTAL	<i>0,3043</i>	<i>0,5127</i>	<i>-40,6%</i>
P. Particulars	0,2439	0,3523	-30,8%
C. Comercials	0,0605	0,1604	-62,3%
TOTAL	<i>0,3043</i>	<i>0,5127</i>	<i>-40,6%</i>

TAULA 3.5.4.

Índexs d'indisciplina a Sarrià-Sant Gervasi, per barris

BARRI	Índex	Període anterior	Variació
Sarrià	0,1561	0,3532	-55,8%
Tres Torres	0,2398	0,2994	-19,9%
Sant Gervasi – La Bonanova	0,2232	0,4234	-47,3%
Sant Gervasi – Galvany	0,5377	0,7454	-27,9%
Putxet i el Farró	0,3816	0,7426	-48,6%
TOTAL	0,3043	0,5127	-40,6%

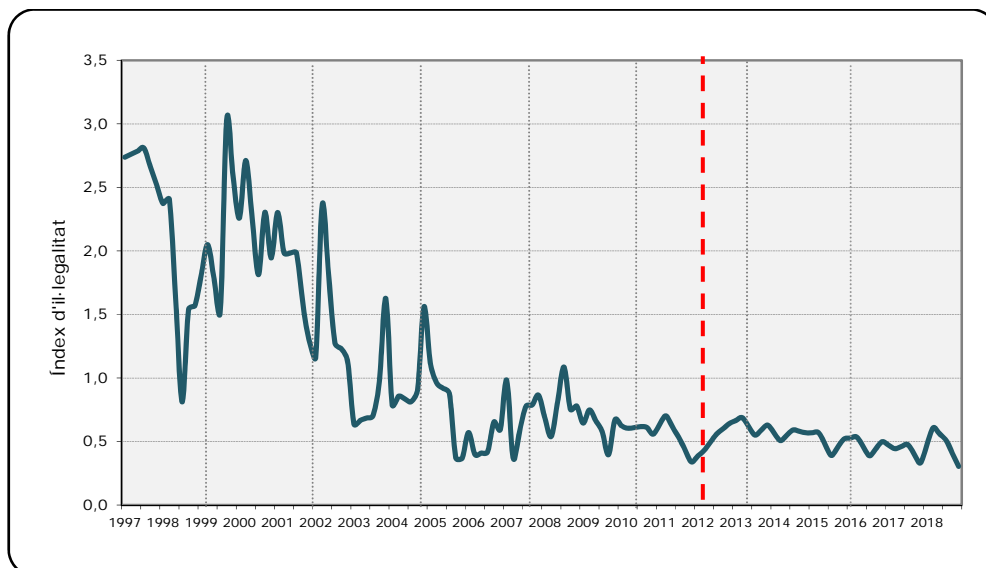
TAULA 3.5.5.

Altres indicadors d'indisciplina a Sarrià-Sant Gervasi:
mitjana de vehicles il·legals, per 100 metres del tipus de vial considerat

IL·LEGALITAT	Indicador relatiu	Període anterior	Variació	Referència
Il·legal a C/D	0,7692	1,3889	-44,6%	100 m de C/D
Doble filera a C/D	0,0855	0,0926	=	100 m de C/D
Doble filera a estac. lliure	0,0306	0,0409	=	100 m d'estac. lliure
Doble filera a Àrea Verda	0,0483	0,0406	=	100 m d'Àrea Verda
Doble filera a Àrea Blava	0,1840	0,1389	=	100 m d' Àrea Blava
Estac. a carril bus/bici	0,0000	0,0000	=	100 m de carril bus/bici
Il·legal a altres reserves	0,0743	0,3226	-77,0%	100 m d'altres reserves

GRÀFIC 3.5.1.

Evolució dels índexs d'indisciplina a Sarrià-Sant Gervasi



Comentaris:

Els trets més destacats, addicionals als ja esmentats en pàgines anteriors, són:

- Districte amb menor nivell d'il·legalitats.
- Decreixement de les il·legalitats respecte el quadrimestre anterior i estabilitat de les il·legalitats respecte els tres darrers anys (igual que en el període precedent).
- El decreixement es dona en vehicles particulars i comercials.
- El percentatge d'il·legalitats de vehicles comercials és el més baix de tots els districtes (20%).
- El decreixement es centra a la zona regulada i no regulada.
- Com en l'informe precedent, el nivell d'il·legalitats és baix a Sarrià, Tres Torres i Sant-Gervasi-La Bonanova, mentre que és superior a Sant Gervasi-Galvany i Putxet i el Farró.
- Les il·legalitats en la zona regulada són superiors a les de la zona no regulada.
- També les il·legalitats en la xarxa bàsica són superiors a les de la no bàsica.
- Per últim, les il·legalitats es concentren a Càrrega-Descàrrega (39%), Plena Calçada (15,6%), i Altres Reserves (14,3%).
- Fort decreixement de les il·legalitats en Plena Calçada, que compensa el creixement del quadrimestre anterior.
- Per cada 100 metres en il·legalitats a Càrrega/Descàrrega hi ha una mitjana de 0,77 vehicles il·legalment estacionats a Càrrega-Descàrrega, i de 0,18 vehicles il·legalment estacionats en aquests 100 metres d'Àrea Blava.

3.6. Districte 6. Gràcia

TAULA 3.6.1.
Índex global d'indisciplina a Gràcia

ÍNDEX D'IL·LEGALITAT	<i>0,4589</i>
Període anterior	0,4268
Variació (període anterior)	=
Tendència de la sèrie	Decreixent (-0,018)

TAULA 3.6.2.
Índex d'indisciplina a Gràcia, segons el tipus de tram¹

TIPUS DE TRAM	Índex	Període anterior	Variació
Regulat	0,4566	0,4838	=
No regulat	0,4677	0,2115	+121,1%
TOTAL	<i>0,4589</i>	<i>0,4268</i>	=

TAULA 3.6.3.
Índexs d'indisciplina a Gràcia, segons el tipus d'il·legalitat i de vehicle

TIPUS D'IL·LEGALITAT / VEHICLE	Índex	Període anterior	Variació
I1. Càrrega i descàrrega	0,1600	0,1579	=
I2. Doble fil. afectant circ.	0,0493	0,0281	=
I3. Doble fil. no afectant circ.	0,0102	0,0075	=
I4. Plena calçada	0,0281	0,0636	=
I5. Sobre vorera	0,1113	0,0437	=
I6. Pas de vianants	0,0084	0,0208	=
I7. Carril bus/bici	0,0172	0,0163	=
I8. Altres reserves	0,0744	0,0889	=
TOTAL	<i>0,4589</i>	<i>0,4268</i>	=
P. Particulars	0,3341	0,3112	=
C. Comercials	0,1248	0,1156	=
TOTAL	<i>0,4589</i>	<i>0,4268</i>	=

¹ No es mostren resultats per a xamfrans, atès que no estan suficientment representats a la mostra.

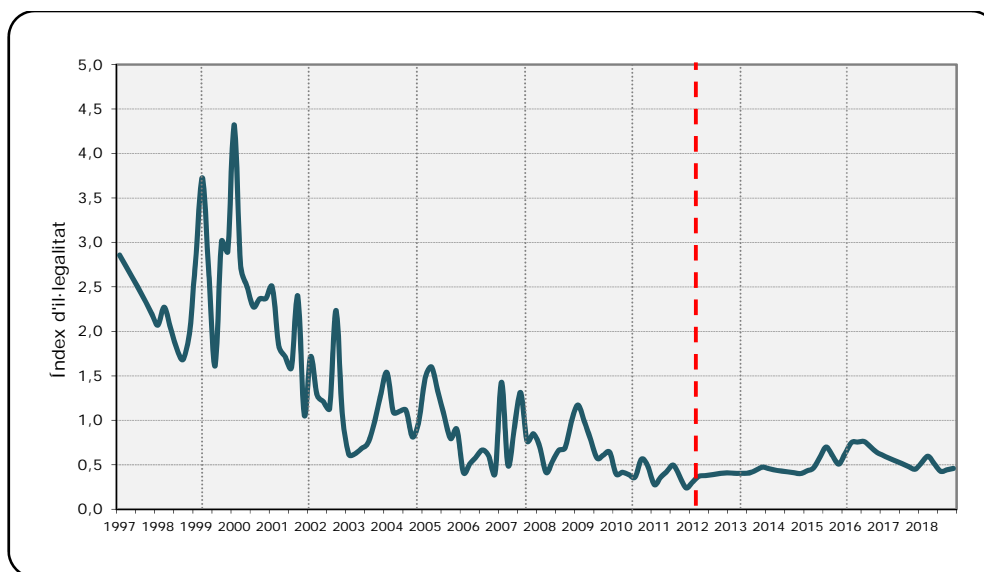
TAULA 3.6.4.
Índexs d'indisciplina a Gràcia, per barris

BARRI	Índex	Període anterior	Variació
Vallcarca i els Penitents	0,4509	0,2426	+85,9%
El Coll	0,2129	0,2862	-25,6%
La Salut	0,1876	0,2245	=
Vila de Gràcia	0,4528	0,4294	=
Camp d'en Grassot i Gràcia Nova	0,8347	1,0658	-21,7%
TOTAL	0,4589	0,4268	=

TAULA 3.6.5.
Altres indicadors d'indisciplina a Gràcia:
mitjana de vehicles il·legals, per 100 metres del tipus de vial considerat

IL-LEGALITAT	Indicador relatiu	Període anterior	Variació	Referència
Il·legal a C/D	0,8768	1,5068	-41,8%	100 m de C/D
Doble filera a C/D	0,1158	0,1979	-41,5%	100 m de C/D
Doble filera a estac. lliure	0,0174	0,0000	=	100 m d'estac. lliure
Doble filera a Àrea Verda	0,1910	0,0812	+135,2%	100 m d'Àrea Verda
Doble filera a Àrea Blava	0,1990	0,1587	=	100 m d' Àrea Blava
Estac. a carril bus/bici	0,0000	0,0000	=	100 m de carril bus/bici
Il·legal a altres reserves	0,2055	0,3011	-31,8%	100 m d'altres reserves

GRÀFIC 3.6.1.
Evolució dels índexs d'indisciplina a Gràcia



Comentaris:

Els trets més destacats, addicionals als ja esmentats en pàgines anteriors, són:

- Cinquè districte amb major nivell d'il·legalitats.
- S'observa una estabilitat de les il·legalitats respecte el quadrimestre anterior (com en altres dos districtes).
- La tendència de la sèrie d'il·legalitats en els darrers tres anys és decreixent.
- Es produeix un fort creixement de les il·legalitats en la zona no regulada, i estabilitat en la zona regulada.
- L'estabilitat de les il·legalitats es dona en tot tipus d'il·legalitats i en vehicles particulars i comercials.
- Les il·legalitats es concentren en Càrrega-Descàrrega, Voreres i Altres Reserves.
- En termes relatius, les il·legalitats més habituals són les il·legalitats a Altres Reserves (0,20), i Dobles Filera a Càrrega-Descàrrega (0,11). Però sobretot destaquen les il·legalitats en Càrrega-Descàrrega cada 100 m d'aquest tipus de vial (0,88).
- Les il·legalitats en xarxa bàsica són molt superiors a les de la no bàsica. Aquestes il·legalitats en xarxa bàsica són de les més altes de tota la ciutat.
- En canvi, les il·legalitats de la zona no regulada són similars a les de la regulada.
- El percentatge d'il·legalitats comeses per vehicles comercials és dels més alts de tots els districtes (27%).
- Les il·legalitats s'han concentrat en els barris de Camp d'en Grassot i Gràcia Nova, com en informes precedents.

3.7. Districte 7. Horta-Guinardó

TAULA 3.7.1.

Índex global d'indisciplina a Horta-Guinardó

ÍNDEX D'IL·LEGALITAT	<i>0,3160</i>
Període anterior	0,3767
Variació (període anterior)	-16,1%
Tendència de la sèrie	Decreixent (-0,019)

TAULA 3.7.2.

Índex d'indisciplina a Horta-Guinardó, segons el tipus de tram²

TIPUS DE TRAM	Índex	Període anterior	Variació
Regulat	0,3605	0,5445	-33,8%
No regulat	0,2984	0,3077	=
TOTAL	<i>0,3160</i>	<i>0,3767</i>	<i>-16,1%</i>

TAULA 3.7.3.

Índexs d'indisciplina a Horta-Guinardó, segons el tipus d'il·legalitat i de vehicle

TIPUS D'IL·LEGALITAT / VEHICLE	Índex	Període anterior	Variació
I1. Càrrega i descàrrega	0,0585	0,0947	=
I2. Doble fil. afectant circ.	0,0223	0,0133	=
I3. Doble fil. no afectant circ.	0,0091	0,0009	=
I4. Plena calçada	0,0281	0,0641	=
I5. Sobre vorera	0,0486	0,0352	=
I6. Pas de vianants	0,0608	0,0416	=
I7. Carril bus/bici	0,0000	0,0072	=
I8. Altres reserves	0,0887	0,1197	=
TOTAL	<i>0,3160</i>	<i>0,3767</i>	<i>-16,1%</i>
P. Particulars	0,2203	0,2548	=
C. Comercials	0,0957	0,1219	=
TOTAL	<i>0,3160</i>	<i>0,3767</i>	<i>-16,1%</i>

² No es mostren resultats per a xamfrans, atès que no estan suficientment representats a la mostra.

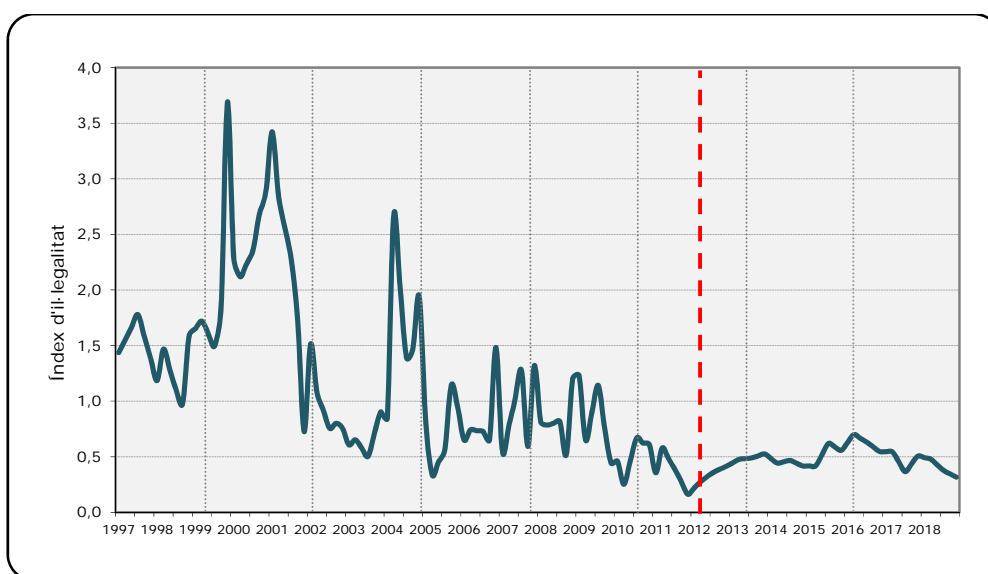
TAULA 3.7.4.
Índexs d'indisciplina a Horta-Guinardó, per barris

BARRI	Índex	Període anterior	Variació
Baix Guinardó	0,3503	0,4791	-26,9%
Guinardó	0,3511	0,5586	-37,2%
Font d'en Fargues	0,5302	0,3046	+74,1%
El Carmel	0,3841	0,2717	+41,4%
La Teixonera	0,1944	0,1409	+37,9%
Vall d'Hebron	0,2110	0,2694	-21,7%
Horta	0,2962	0,4225	-29,9%
TOTAL	0,3160	0,3767	-16,1%

TAULA 3.7.5.
Altres indicadors d'indisciplina a Horta-Guinardó:
mitjana de vehicles il·legals, per 100 metres del tipus de vial considerat

IL·LEGALITAT	Indicador relatiu	Període anterior	Variació	Referència
Il·legal a C/D	0,5442	0,6215	-12,4%	100 m de C/D
Doble filera a C/D	0,0680	0,0565	=	100 m de C/D
Doble filera a estac. lliure	0,0317	0,0183	=	100 m d'estac. lliure
Doble filera a Àrea Verda	0,1100	0,0253	=	100 m d'Àrea Verda
Doble filera a Àrea Blava	0,0000	0,0000	=	100 m d' Àrea Blava
Estac. a carril bus/bici	0,0000	0,0000	=	100 m de carril bus/bici
Il·legal a altres reserves	0,1626	0,2121	=	100 m d'altres reserves

GRÀFIC 3.7.1.
Evolució dels índexs d'indisciplina a Horta-Guinardó



Comentaris:

Els trets més destacats, addicionals als ja esmentats en pàgines anteriors, són:

- Decreixement de les il·legalitats respecte el quadrimestre anterior, i decreixement respecte els darrers tres anys (com en el període precedent).
- Ha passat de ser el segon districte amb menor nombre d'il·legalitats.
- El decreixement d'il·legalitats es dona a les zones regulades.
- Destaquen les il·legalitats en Altres Reserves (28,1%), junt amb les de Càrrega-Descàrrega (18,5%) i Pas de Vianants (19,2%).
- El percentatge d'il·legalitats comeses per vehicles comercials és dels més elevats de tots els districtes (30%), com en l'informe precedent.
- Les il·legalitats en zones regulades és superior al de zones no regulades.
- Les il·legalitats en la xarxa bàsica són superiors a les de la no bàsica.
- La distribució d'il·legalitats entre barris és variable.
- En termes relatius, les il·legalitats més habituals són les il·legalitats en Càrrega-Descàrrega (0,54 per cada 100 metres de vial de Càrrega/Descàrrega).

3.8. Districte 8. Nou Barris

TAULA 3.8.1.

Índex global d'indisciplina a Nou Barris³

ÍNDEX D'IL·LEGALITAT	<i>0,6867</i>
Període anterior	0,6947
Variació (període anterior)	=
Tendència de la sèrie	Estable

TAULA 3.8.2.

Índexs d'indisciplina a Nou Barris, segons el tipus d'il·legalitat i de vehicle

TIPUS D'IL·LEGALITAT / VEHICLE	Índex	Període anterior	Variació
I1. Càrrega i descàrrega	0,2370	0,1533	+54,6%
I2. Doble fil. afectant circ.	0,1583	0,0731	+116,5%
I3. Doble fil. no afectant circ.	0,0269	0,0468	=
I4. Plena calçada	0,0090	0,0671	=
I5. Sobre vorera	0,0998	0,1714	-41,8%
I6. Pas de vianants	0,0413	0,0390	=
I7. Carril bus/bici	0,0019	0,0029	=
I8. Altres reserves	0,1125	0,1410	=
<i>TOTAL</i>	<i>0,6867</i>	<i>0,6947</i>	=
P. Particulars	0,5198	0,4777	=
C. Comercials	0,1669	0,2170	-23,1%
<i>TOTAL</i>	<i>0,6867</i>	<i>0,6947</i>	=

TAULA 3.8.3.

Índexs d'indisciplina a Nou Barris, per barris

BARRI	Índex	Període anterior	Variació
Vilapicina i la Torre Llobeta	1,1207	0,6862	+63,3%
Porta	1,0274	0,9483	+8,3%
Turó de la Peira	0,5636	0,4913	+14,7%
Can Peguera	0,1464	0,5266	-72,2%
Guineueta	0,2316	0,1339	+72,9%
Canyelles	0,6214	0,7505	-17,2%
Roquetes	0,3728	0,3747	=
Verdun	1,0909	1,6799	-35,1%
Prosperitat	0,7704	0,8820	-12,7%
Trinitat Nova	0,3451	0,3801	=
<i>TOTAL</i>	<i>0,6867</i>	<i>0,6947</i>	=

³ Als itineraris d'aquest districte no existeixen trams regulats.

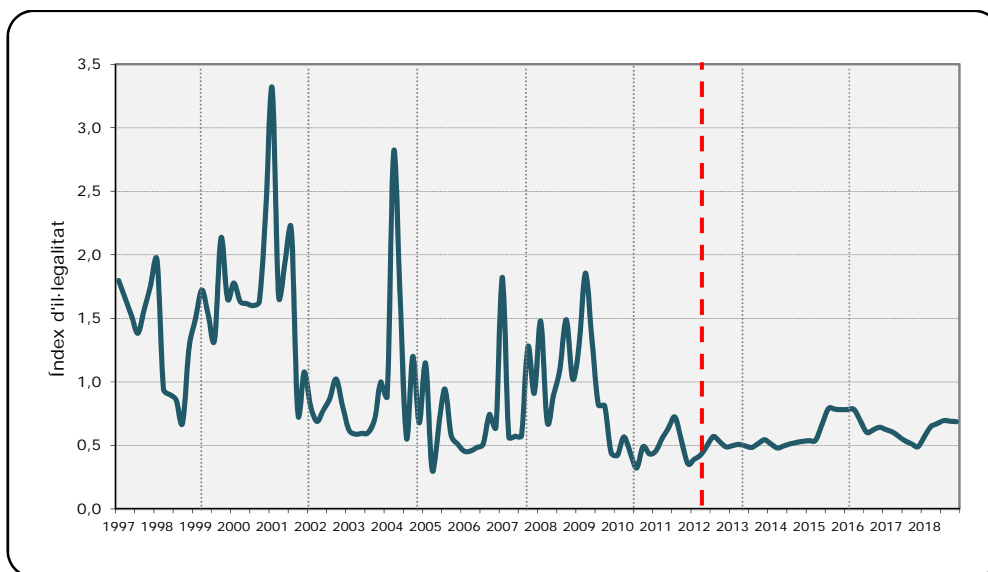
TAULA 3.8.4.

Altres indicadors d'indisciplina a Nou Barris:
mitjana de vehicles il·legals, per 100 metres del tipus de vial considerat

IL·LEGALITAT	Indicador relatiu	Període anterior	Variació	Referència
Il·legal a C/D	1,4815	0,5774	+156,6%	100 m de C/D
Doble filera a C/D	0,2778	0,1575	+76,4%	100 m de C/D
Doble filera a estac. lliure	0,3131	0,2121	+47,6%	100 m d'estac. lliure
Doble filera a Àrea Verda	.	.	.	100 m d'Àrea Verda
Doble filera a Àrea Blava	0,0626	0,0932	=	100 m d' Àrea Blava
Estac. a carril bus/bici	0,0281	0,0000	=	100 m de carril bus/bici
Il·legal a altres reserves	0,1695	0,2516	-32,6%	100 m d'altres reserves

GRÀFIC 3.8.1.

Evolució dels índexs d'indisciplina a Nou Barris



Comentaris:

Els trets més destacats, addicionals als ja esmentats en pàgines anteriors, són:

- És el segon districte amb nivell d'il·legalitats (en l'informe precedent era el primer).
- És un dels districtes on s'observa estabilitat en el nombre d'il·legalitats respecte quadrimestre anterior i respecte els darrers tres anys.
- La sèrie gira al voltant de més de 0,5 il·legalitats cada 100 metres.

- Hi ha menys il·legalitats en la xarxa bàsica que en la no bàsica.
- Les il·legalitats en les vies no bàsiques són les més altes de tots els districtes.
- Destaquen les il·legalitats en Dobles Filera Afectant a la Circulació (23%), Càrrega-Descàrrega (34,5%), i Altres Reserves (16,4%). Les il·legalitats en Càrrega-Descàrrega i Dobles Filera Afectant Circulació creixen molt en aquest quadrimestre.
- Distribució força heterogènia en il·legalitats entre els barris. Destaquen Verdun, Porta, i Vilapicina i la Torre Llobeta (altes il·legalitats) i Guineueta, Trinitat nova, i Roquetes (baixes).
- Per cada 100 metres de zona de vial de Càrrega-Descàrrega hi ha una mitjana de 1,48 vehicles il·legalment estacionats.

3.9. Districte 9. Sant Andreu

TAULA 3.9.1.

Índex global d'indisciplina a Sant Andreu

ÍNDEX D'IL·LEGALITAT	0,3199
Període anterior	0,4361
Variació (període anterior)	-26,7%
Tendència de la sèrie	Decreixent (-0,008)

TAULA 3.9.2.

Índex d'indisciplina a Sant Andreu, segons el tipus de tram

TIPUS DE TRAM	Índex	Període anterior	Variació
Regulat	0,2275	0,2456	=
No regulat	0,3794	0,5773	-34,3%
TOTAL	0,3199	0,4361	-26,7%

TAULA 3.9.3.

Índexs d'indisciplina a Sant Andreu, segons el tipus d'il·legalitat i de vehicle

TIPUS D'IL·LEGALITAT / VEHICLE	Índex	Període anterior	Variació
I1. Càrrega i descàrrega	0,1254	0,1100	=
I2. Doble fil. afectant circ.	0,0269	0,0693	=
I3. Doble fil. no afectant circ.	0,0000	0,0123	=
I4. Plena calçada	0,0051	0,0125	=
I5. Sobre vorera	0,0375	0,0462	=
I6. Pas de vianants	0,0063	0,0067	=
I7. Carril bus/bici	0,0000	0,0000	=
I8. Altres reserves	0,1186	0,1792	-33,8%
TOTAL	0,3199	0,4361	-26,7%
P. Particulars	0,2712	0,3158	=
C. Comercials	0,0487	0,1204	=
TOTAL	0,3199	0,4361	-26,7%

TAULA 3.9.4.

Índexs d'indisciplina a Sant Andreu, per barris

BARRI	Índex	Període anterior	Variació
Baró de Viver	0,4544	0,0444	+924,1%
Bon Pastor	0,4067	0,6978	-41,7%
Sant Andreu	0,2206	0,2568	=
Sagrera	0,3576	0,5977	-40,2%
Congrés i els Indians	0,2936	0,5120	-42,7%
Navas	0,3693	0,2678	+37,9%
TOTAL	0,3199	0,4361	-26,7%

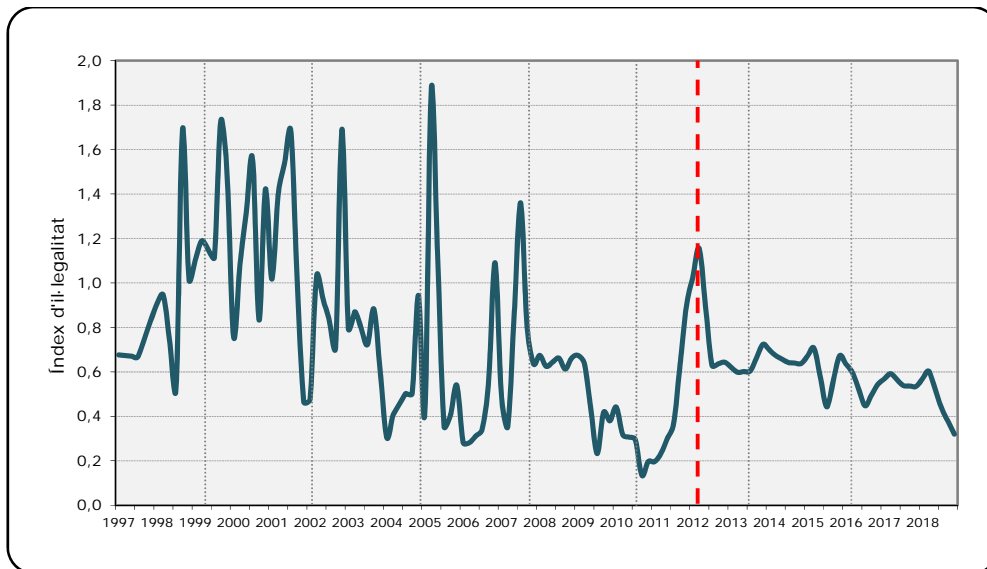
TAULA 3.9.5.

Altres indicadors d'indisciplina a Sant Andreu:
mitjana de vehicles il·legals, per 100 metres del tipus de vial considerat

IL-LEGALITAT	Indicador relatiu	Període anterior	Variació	Referència
Il·legal a C/D	0,3648	0,5678	-35,7%	100 m de C/D
Doble filera a C/D	0,0663	0,0210	=	100 m de C/D
Doble filera a estac. lliure	0,0438	0,1864	-76,5%	100 m d'estac. lliure
Doble filera a Àrea Verda	0,0546	0,0000	=	100 m d'Àrea Verda
Doble filera a Àrea Blava	0,0000	0,0000	=	100 m d' Àrea Blava
Estac. a carril bus/bici	0,0000	.	.	100 m de carril bus/bici
Il·legal a altres reserves	0,0000	0,1242	=	100 m d'altres reserves

GRÀFIC 3.9.1.

Evolució dels índexs d'indisciplina a Sant Andreu



Comentaris:

Els trets més destacats, addicionals als ja esmentats en pàgines anteriors, són:

- És el tercer districte amb un nivell d'il·legalitats més baix, explicat en gran part en el gràfic 3.9.1.
- S'observa un decreixement de les il·legalitats respecte el quadrimestre anterior i un decreixement respecte la tendència dels darrers tres anys.
- El decreixement es concentra en zones no regulades, i en Altres Reserves.

- Destaquen les il·legalitats en Càrrega-Descàrrega (39,2%). Li segueixen les d'Altres Reserves (37%).
- Les il·legalitats de vehicles comercials és el més baix respecte altres districtes (15%).
- Les il·legalitats de la xarxa no bàsica són el doble que les de la xarxa bàsica. Les il·legalitats en la xarxa bàsica són dels més baixos de tots els districtes.
- Les il·legalitats en els trams no regulats són molt més elevades que en els regulats.
- Escassa variabilitat de les il·legalitats per barris.
- Per cada 100 metres de Càrrega-Descàrrega hi ha una mitjana de 0,36 vehicles il·legalment estacionats (sent el tipus d'il·legalitat més elevada en aquest districte).
- El descens de les il·legalitats en aquest quadrimestre porta a que la sèrie hagi tornat a una mitjana situada al voltant del 0.5. La sèrie és molt volàtil des de 2012.

3.10. Districte 10. Sant Martí

TAULA 3.10.1.

Índex global d'indisciplina a Sant Martí

ÍNDEX D'IL·LEGALITAT	<i>0,4060</i>
Període anterior	0,5866
Variació (període anterior)	-30,8%
Tendència de la sèrie	Estable

TAULA 3.10.2.

Índex d'indisciplina a Sant Martí, segons les característiques de la via

CARACTERÍSTIQUES DE LA VIA		Índex	Període anterior	Variació
Tipus de vial	1. Cordó	0,2834	0,4729	-40,1%
	2. Xamfrà	1,0985	1,2198	-9,9%
Regulació	1. Regulat	0,2928	0,4826	-39,3%
	2. No regulat	0,5140	0,6820	-24,6%
<i>TOTAL</i>		<i>0,4060</i>	<i>0,5866</i>	<i>-30,8%</i>

TAULA 3.10.3.

Índexs d'indisciplina a Sant Martí, segons el tipus d'il·legalitat i de vehicle

TIPUS D'IL·LEGALITAT / VEHICLE	Índex	Període anterior	Variació
I1. Càrrega i descàrrega	0,0781	0,1626	-52,0%
I2. Doble fil. afectant circ.	0,0579	0,0640	=
I3. Doble fil. no afectant circ.	0,0600	0,0340	=
I4. Plena calçada	0,0181	0,0293	=
I5. Sobre vorera	0,0547	0,0603	=
I6. Pas de vianants	0,0272	0,0372	=
I7. Carril bus/bici	0,0027	0,0097	=
I8. Altres reserves	0,1073	0,1896	-43,4%
<i>TOTAL</i>	<i>0,4060</i>	<i>0,5866</i>	<i>-30,8%</i>
P. Particulars	0,2827	0,4237	-33,3%
C. Comercials	0,1233	0,1629	=
<i>TOTAL</i>	<i>0,4060</i>	<i>0,5866</i>	<i>-30,8%</i>

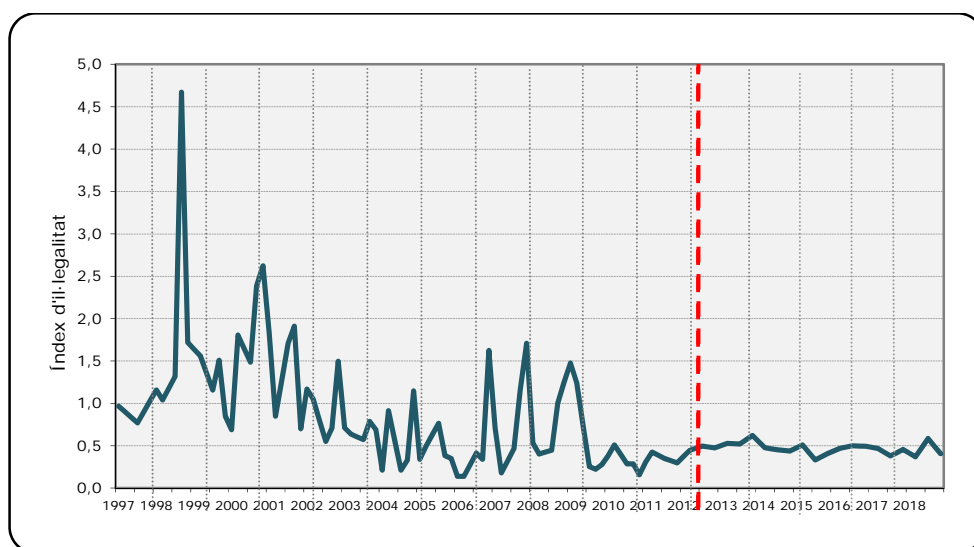
TAULA 3.10.4.
Índexs d'indisciplina a Sant Martí, per barris

BARRI	Índex	Període anterior	Variació
Camp de l'Arpa del Clot	0,6843	0,7853	-12,9%
Clot	0,1232	0,2128	-42,1%
Parc i la Llacuna del Poblenou	0,5699	0,8460	-32,6%
Vila Olímpica del Poblenou	0,1786	0,3634	-50,8%
Poblenou	0,3516	0,5297	-33,6%
Diagonal Mar i el Front Marítim de Poblenou	0,1369	0,3714	-63,1%
Besòs i el Maresme	0,2304	0,3677	-37,3%
Provençals del Poblenou	0,2615	0,5309	-50,8%
Sant Martí de Provençals	0,6629	0,8639	-23,3%
Verneda i la Pau	0,4953	0,3815	+29,8%
TOTAL	0,4060	0,5866	-30,8%

TAULA 3.10.5.
Altres indicadors d'indisciplina a Sant Martí:
mitjana de vehicles il·legals, per 100 metres del tipus de vial considerat

IL·LEGALITAT	Indicador relatiu	Període anterior	Variació	Referència
Il·legal a C/D	1,2186	1,7647	-30,9%	100 m de C/D
Doble filera a C/D	0,1912	0,4167	-54,1%	100 m de C/D
Doble filera a estac. lliure	0,2039	0,1125	+81,3%	100 m d'estac. lliure
Doble filera a Àrea Verda	0,1284	0,0871	=	100 m d'Àrea Verda
Doble filera a Àrea Blava	0,1449	0,1563	=	100 m d' Àrea Blava
Estac. a carril bus/bici	0,0000	0,0000	=	100 m de carril bus/bici
Il·legal a altres reserves	0,2100	0,6202	-66,1%	100 m d'altres reserves

GRÀFIC 3.10.1.
Evolució dels índexs d'indisciplina a Sant Martí



Comentaris:

Els trets més destacats, addicionals als ja esmentats en pàgines anteriors, són:

- Setè districte amb major nombre d'il·legalitats.
- Districte en què les il·legalitats decreixen respecte al quadrimestre anterior.
- Presenta una tendència estable en els darrers tres anys (com altres 7 districtes).
- Aquest decreixement es dona en cordons i xamfrans, i en zones regulades i no regulades. També en vehicles particulars.
- Les il·legalitats en la xarxa bàsica són inferiors a la no bàsica.
- Les il·legalitats en zones no regulades són superiors a les regulades.
- El fort decreixement de les il·legalitats es dona en Altres Reserves, compensant el creixement del període anterior.
- El 26,4% de les il·legalitats són a Altres Reserves, sent el tipus d'il·legalitat majoritari, seguit per les de Càrrega-Descàrrega (19,2%). Malgrat això, les il·legalitats estan repartides entre els diferents tipus d'il·legalitats més que en altres districtes.
- Distribució no homogènia d'il·legalitats, centrades a Sant Martí de Provençals, i Camp de l'Arpa del Clot, com en informes anteriors.
- Per cada 100 metres de zona de Càrrega i Descàrrega les il·legalitats es concentren en Càrrega-Descàrrega (1,22 per cada 100 m de Càrrega-Descàrrega).
- La sèrie sembla estabilitzar-se al voltant de 0,5 il·legalitats per 100 metres de vial.

4. Anàlisi de la xarxa viària bàsica

La xarxa viària bàsica de Barcelona està formada per les 117 vies de connectivitat primària, secundària o terciària, així com per les vies d'accés. Totes ells s'estudien conjuntament en el primer apartat que es presenta.

Per a l'anàlisi individual, que apareix al segon apartat, s'han escollit les vies bàsiques que estan suficientment representades en els itineraris mostrals. Segons indicacions de BSM, es descarten les vies bàsiques que compleixen alguna d'aquestes tres condicions:

- a) L'itinerari mostral és de menys de 300 metres.
- b) Si la via bàsica té menys de 1000 metres, s'ha aforat menys d'un 45% del carrer.
- c) Si la via bàsica té més de 1000 metres, s'ha aforat menys d'un 20% del carrer.

4.1. Resultats per al conjunt de la xarxa viària bàsica

TAULA 4.1.1.

Índex global d'indisciplina a la xarxa viària bàsica

ÍNDEX D'IL·LEGALITAT	<i>0,4727</i>
Període anterior	0,5316
Variació (període anterior)	-11,1%
Tendència de la sèrie	Decreixent (-0,003)

TAULA 4.1.2.

Índex d'indisciplina a la xarxa viària bàsica

ÍNDEX D'IL·LEGALITAT		Índex	Període anterior	Variació
Zona	1. Central	0,6648	0,6040	+10,1%
	2. Perifèrica	0,3893	0,5016	-22,4%
Tipus de vial	1. Cordó	0,3771	0,4554	-17,2%
	2. Xamfrà	1,6730	1,5414	+8,5%
Regulació	1. Regulat	0,4935	0,5347	=
	2. No regulat	0,4286	0,5248	-18,3%
Estacionament	1. Carril marxa	0,3141	0,4297	-26,9%
	2. Lliure	0,3539	0,4775	-25,9%
	3. Àrea blava	0,7699	0,6848	+12,4%
	4. Àrea verda	0,6232	0,5024	+24,1%
	5. Càrrega-descàrrega	2,2395	2,1044	+6,4%
	6. Altres reserves	0,5020	0,6461	-22,3%
	7. Carril bus/bici	0,4062	0,3782	=
Categoria XVB	1. Via connexió primària	0,5488	0,6027	-8,9%
	2. Via connexió secundària	0,5160	0,5594	=
	3. Via connexió terciària	0,3087	0,3187	=
	4. Via accés	0,3284	0,5120	-35,9%
TOTAL		<i>0,4727</i>	<i>0,5316</i>	<i>-11,1%</i>

TAULA 4.1.3.

Índexs d'indisciplina a xarxa viària bàsica, segons el tipus d'il·legalitat

TIPUS D'IL·LEGALITAT	Índex	Període anterior	Variació
I1. Càrrega i descàrrega	0,1610	0,1939	=
I2. Doble fil. afectant circ.	0,0590	0,0446	=
I3. Doble fil. no afectant circ.	0,0455	0,0208	=
I4. Plena calçada	0,0666	0,0899	=
I5. Sobre vorera	0,0526	0,0620	=
I6. Pas de vianants	0,0133	0,0168	=
I7. Carril bus/bici	0,0149	0,0162	=
I8. Altres reserves	0,0598	0,0874	=
TOTAL	0,4727	0,5316	-11,1%

TAULA 4.1.4.

Índexs d'indisciplina a la xarxa viària bàsica, segons el vehicle infractor

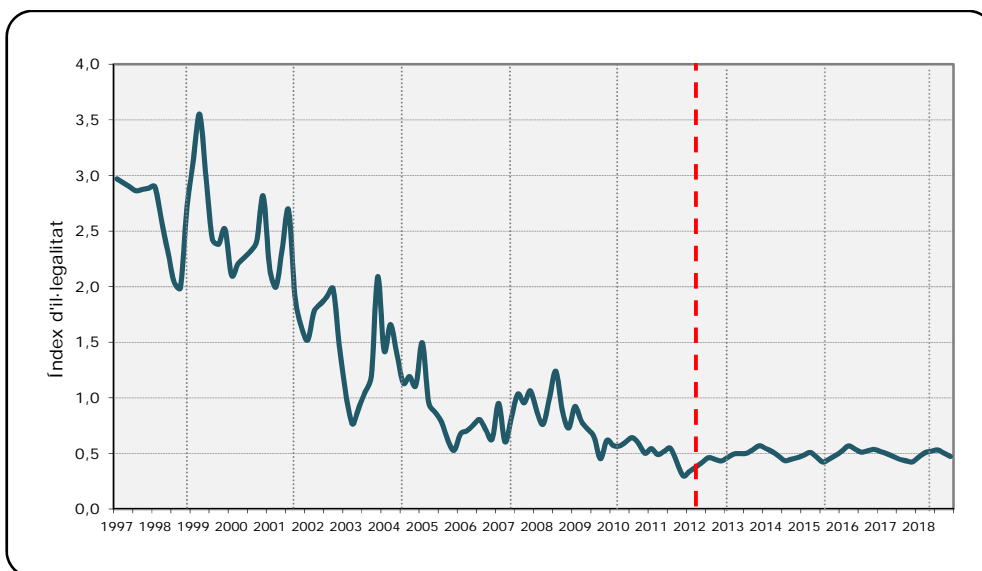
TIPUS DE VEHICLE	Índex	Període anterior	Variació
V1. Turisme	0,2816	0,2824	=
V2. Turisme comercial	0,0266	0,0397	=
V3. Furgoneta comercial	0,1096	0,1438	=
V4. Moto/ciclomotor	0,0008	0,0021	=
V5. Bus/autocar/camió	0,0265	0,0315	=
V6. Taxi	0,0273	0,0223	=
V7. Altres vehicles	0,0003	0,0097	=
TOTAL	0,4727	0,5316	-11,1%
P. Particulars	0,3365	0,3480	=
C. Comercials	0,1362	0,1836	=
TOTAL	0,4727	0,5316	-11,1%

TAULA 4.1.5.Altres indicadors d'indisciplina a la xarxa viària bàsica:
mitjana de vehicles il·legals, per 100 metres del tipus de vial considerat

IL·LEGALITAT	Indicador relatiu	Període anterior	Variació	Referència
Il·legal a C/D	1,3832	1,3994	=	100 m de C/D
Doble filera a C/D	0,6314	0,4187	+50,8%	100 m de C/D
Doble filera a estac. lliure	0,0880	0,0372	=	100 m d'estac. lliure
Doble filera a Àrea Verda	0,2695	0,1808	+49,0%	100 m d'Àrea Verda
Doble filera a Àrea Blava	0,3988	0,2198	+81,4%	100 m d'Àrea Blava
Estac. a carril bus/bici	0,0376	0,0075	=	100 m de carril bus/bici
Il·legal a altres reserves	0,1487	0,2308	-35,6%	100 m d'altres reserves

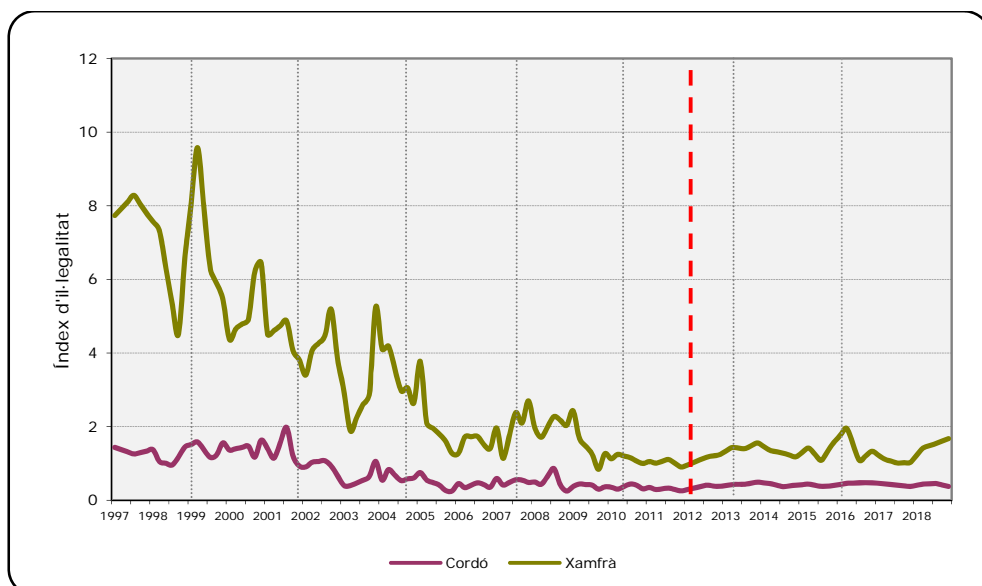
GRÀFIC 4.1.1.

Evolució de la mitjana d'il·legalitats a la xarxa viària bàsica



GRÀFIC 4.1.2.

Evolució dels índexs d'indisciplina al conjunt dels carrers de la xarxa viària bàsica, segons siguin cordó o xamfrà



Comentaris:

- Descens de les il·legalitats respecte el quadrimestre anterior, i durant els darrers tres anys.
- El descens és el resultat del descens en la zona perifèrica, en cordons, i en zona no regulada. En xamfrans, creix, i en la zona regulada es manté estable.
- La majoria d'il·legalitats es donen a xamfrans (1,67) front a cordons (0,38).
- El creixement en xamfrans es compensa pel descens d'il·legalitats en cordons.
- Decreixement en zones no regulades front l'estabilitat en les regulades.
- Per tipus de vial, el comportament és variat però destaca el decreixement en Carril marxa, Lliure i Altres Reserves.
- El nombre d'il·legalitats a la xarxa bàsica (0,47) és similar al del global de la ciutat (0,465) i també al de la xarxa no bàsica (0,460).
- La xarxa bàsica de la zona central (0,66) presenta més il·legalitats que la xarxa bàsica de la zona perifèrica (0,39).
- Les il·legalitats en la zona regulada (0,49) són similars a les de la no regulada (0,43).
- Segons estacionament, a destacar les il·legalitats existents en Càrrega-Descàrrega (2,2).
- Les il·legalitats en la xarxa bàsica són superiors en les vies de connexió primària i secundària, front les terciàries i vies d'accés.
- El 28,8% de les il·legalitats són comeses per vehicles comercials.
- Per cada 100 metres de zona de càrrega i descàrrega hi ha una mitjana de 1,38 vehicles en zones de Càrrega-Descàrrega, 0,63 vehicles il·legalment estacionats en Doble filera a Càrrega-Descàrrega, i 0,40 en Dobles Filera a Àrea Blava (per cada 100m en Àrea Blava).
- La sèrie està en valors de mínims històrics, al voltant de 0,5 il·legalitats cada 100 metres de vial.

4.2. Resultats per als principals carrers de la xarxa viària bàsica

A continuació es mostren els índexs d'il·legalitat per a les vies bàsiques més representades a la mostra. Aquests índexs són orientatius, atès que la mostra per a una sola via bàsica no té suficient mida com per a garantir un error mostral prou ajustat.

TAULA 4.2.
Índexs d'il·legalitats d'estacionament,
als principals carrers de la xarxa viària bàsica (ordre decreixent)

N.	CARRER XVB	Cordó	Xamfrà	TOTAL
1	Pi i Margall	1,8343	.	1,8343
2	Escòcia	1,5558	.	1,5558
3	Sant Antoni, Rda.	1,5278	.	1,5278
4	Trafalgar	1,2534	.	1,2534
5	Aribau	0,6144	3,6656	1,2044
6	Lepant	0,7778	1,7591	1,0468
7	Lisboa	1,0452	.	1,0452
8	París	0,1111	3,4468	0,9853
9	Riera Alta	0,9722	.	0,9722
10	Muntaner	0,6196	4,1095	0,9612
11	Roger de Llúria	0,3333	2,5902	0,9433
12	Rambla	0,9284	.	0,9284
13	Sarrià, Av.	0,8586	2,6667	0,8986
14	Escorial	0,8624	.	0,8624
15	Mineria	0,8435	.	0,8435
16	Aragó	0,0746	2,3055	0,8185
17	Almogàvers	0,3501	1,9506	0,8056
18	Comerç	0,7786	.	0,7786
19	Maragall, Pg.	0,7719	.	0,7719
20	Sant Gervasi, Pg.	0,7414	.	0,7414
21	Sant Pau, Rda.	0,6116	2,2196	0,7373
22	Antoni Capmany	0,7020	.	0,7020
23	València	0,2087	1,9565	0,6831
24	Gràcia, Trav.	0,6225	.	0,6225
25	Balmes	0,5511	1,7437	0,6208
26	Entença	0,2656	2,2481	0,6187
27	Llull	0,2313	1,8971	0,6175
28	Mallorca	0,2487	1,7822	0,5848
29	Pau Claris	0,4082	2,0484	0,5798
30	Comte Urgell	0,1333	1,8542	0,5664
31	Sardenya	0,2800	1,3670	0,5453
32	Colom, Pg.	0,5249	.	0,5249
33	Les Corts, Trav.	0,5186	.	0,5186
34	Gran de Gràcia	0,5100	.	0,5100
35	Amílcar	0,4949	.	0,4949

TAULA 4.2. (cont.)

N.	CARRER XVB	Cordó	Xamfrà	TOTAL
36	Creu Coberta	0,4927	.	0,4927
37	Madrid, Av.	0,4770	.	0,4770
38	Via Júlia	0,4548	.	0,4548
39	Numància	0,4543	.	0,4543
40	Riera Blanca	0,4143	.	0,4143
41	Rio Janeiro, Av.	0,4115	.	0,4115
42	Padilla	0,2315	0,8356	0,3671
43	Joan XXIII	0,3488	.	0,3488
44	Via Augusta	0,3345	.	0,3345
45	Zona Franca, Pg.	0,3328	.	0,3328
46	Sant Joan, Pg.	0,0842	0,9356	0,3073
47	Diagonal, Av.	0,3056	.	0,3056
48	Constitució	0,2985	.	0,2985
49	Sant Antoni Maria Claret	0,0000	2,3866	0,2902
50	Sants, C. de	0,2899	.	0,2899
51	Verdum, Pg.	0,2857	.	0,2857
52	Sagrera	0,2737	.	0,2737
53	República Argentina, Av.	0,2672	.	0,2672
54	Bac de Roda	0,2163	0,3645	0,2602
55	Dalt, Trav.	0,2539	.	0,2539
56	Bonanova, Pg.	0,2469	.	0,2469
57	Selva de Mar	0,2278	.	0,2278
58	Aristides Maillol	0,2215	.	0,2215
59	Prim, Rbla.	0,2164	0,0000	0,2110
60	Via Laietana	0,2098	.	0,2098
61	Vallcarca, Av.	0,2006	.	0,2006
62	Josep Pla	0,1477	0,6445	0,1764
63	Xile, Av.	0,1647	.	0,1647
64	Carme	0,1587	.	0,1587
65	Meridiana, Av.	0,1486	.	0,1486
66	Corts Catalanes, Gran Via	0,1447	0,0000	0,1389
67	Mare de Déu de Montserrat, Av.	0,1282	.	0,1282
68	General Mitre, Rda.	0,0803	.	0,0803
69	Urrutia, Pg.	0,0714	.	0,0714
70	Potosí, Pg.	0,0000	.	0,0000
71	Guinardó, Rda.	0,0000	.	0,0000
72	Estatut, Av.	0,0000	.	0,0000
73	Pedralbes, Av.	0,0000	.	0,0000
74	Jordi Girona	0,0000	.	0,0000
75	Josep Carner, Pg.	0,0000	.	0,0000

5. Motocicletes en vorera

Aquest apartat fa referència a la indisciplina de motocicletes i ciclomotors estacionats a la vorera. S'ha estimat convenient incloure aquests resultats en un capítol diferenciat de la resta del document, atès que les motocicletes en vorera no computen en el càlcul dels índexs d'il·legalitat dels apartats anteriors.

A l'hora de determinar quines motos estan en situació il·legal, s'ha tingut en compte si l'aforament s'ha fet a la vorera esquerra o dreta del tram, ja que amb freqüència es pot estacionar en una de les voreres però no en l'altra. En el cas dels xamfrans, la recollida de dades s'ha fet als quatre xamfrans existents. S'han descartat les motos estacionades a voreres on l'estacionament és permès tenint en compte l'amplada de la vorera. També s'ha distingit si es pot estacionar en paral·lel i bateria, o només en paral·lel.

L'índex d'il·legalitat recull la mitjana de motocicletes o ciclomotors estacionats de forma il·legal per cada 100 m de vial.

5.1. Resultats segons la zona i les característiques de la via adjacent

En aquest apartat es consideren les motocicletes de forma agregada, sense distingir si la il·legalitat és en bateria o en paral·lel.

TAULA 5.1.1.

Índex global de motocicletes en vorera a la ciutat de Barcelona

ÍNDEX D'IL·LEGALITAT	2,2287
Període anterior	2,2599
Variació (període anterior)	=
Tendència de la sèrie	Estable

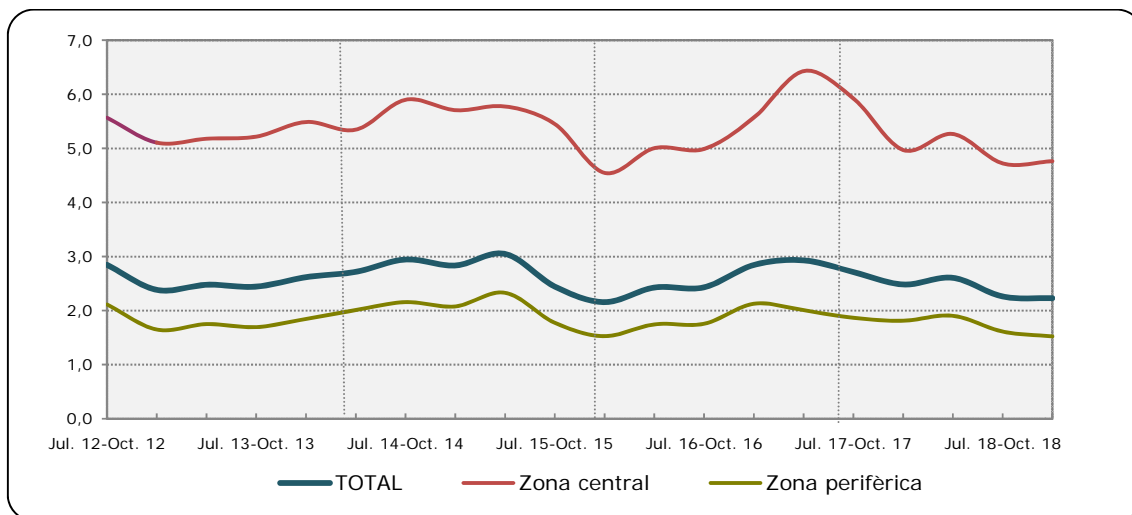
TAULA 5.1.2.

Índex d'indisciplina de motocicletes en vorera, segons la zona

SEGONS LA ZONA DE LA CIUTAT		Índex	Període anterior	Variació
Zona	1. Central	4,7623	4,7213	=
	2. Perifèrica	1,5224	1,6111	-5,5%
Districte	1. Ciutat Vella	1,8627	1,6948	+9,9%
	2. Eixample	5,6974	6,0593	-6,0%
	3. Sants-Montjuïc	1,6388	1,7012	-3,7%
	4. Les Corts	1,5328	0,9603	+59,6%
	5. Sarrià-Sant Gervasi	3,3141	3,1498	+5,2%
	6. Gràcia	2,8152	3,1171	-9,7%
	7. Horta-Guinardó	1,4184	1,7508	-19,0%
	8. Nou Barris	0,8791	0,9905	-11,2%
	9. Sant Andreu	0,5295	0,6586	-19,6%
	10. Sant Martí	1,4717	1,4280	=
TOTAL		2,2287	2,2599	=

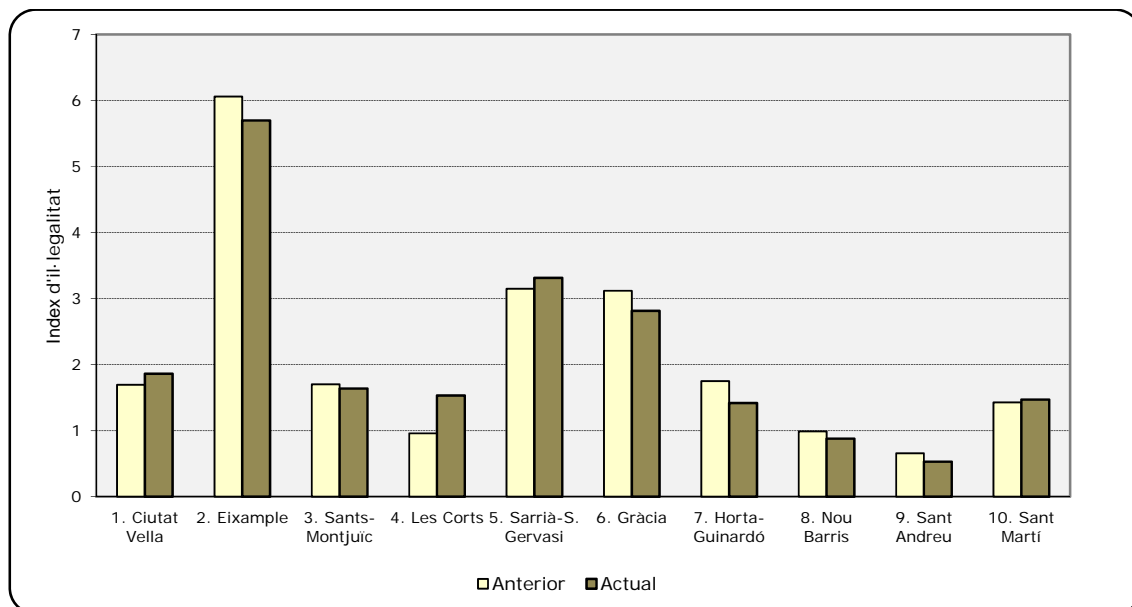
GRÀFIC 5.1.1.

Evolució de l'índex d'indisciplina de motocicletes en vorera, segons la zona



GRÀFIC 5.1.2.

Índex d'indisciplina de motocicletes en vorera, segons el districte



TAULA 5.1.3.

Índex d'indisciplina de motocicletes en vorera, segons el vial adjacent

SEGONS EL VIAL ADJACENT		Índex	Període anterior	Variació
Tipus de vial	1. Cordó	2,1921	2,1649	=
	2. Xamfrà	2,5711	3,1599	-18,6%
Regulació	1. Regulat	3,0558	3,0037	+1,7%
	2. No regulat	1,0543	1,2286	-14,2%
Xarxa viària bàsica (XVB)	1. Sí	3,1947	3,0160	+5,9%
	2. No	1,5516	1,7316	-10,4%
Categoria XVB	1. Via connexió primària	4,9812	4,4910	+10,9%
	2. Via connexió secund.	2,6358	2,3907	+10,2%
	3. Via connexió terciària	0,7136	0,6644	=
	4. Via accés	3,7004	4,5765	-19,1%
TOTAL		2,2287	2,2599	=

5.2. Resultats segons el tipus d'il·legalitat

En aquest apartat es consideren per separat les motos estacionades de forma il·legal en bateria o en paral·lel.

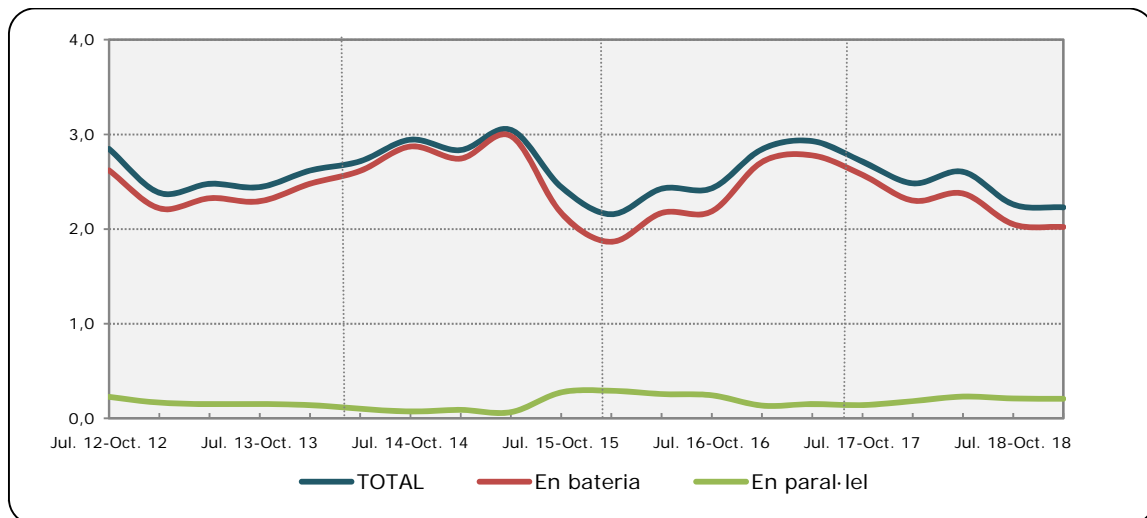
TAULA 5.2.1.

Índex d'indisciplina de motocicletes, segons el tipus d'il·legalitat

SEGONS EL TIPUS D'IL·LEGALITAT		Índex	Període anterior	Variació
Il·legalitat	1. En bateria	2,0216	2,0504	=
	2. En paral·lel	0,2072	0,2096	=
TOTAL		2,2287	2,2599	=

GRÀFIC 5.2.

Evolució de l'índex d'indisciplina de motocicletes segons tipus d'il·legalitat



TAULA 5.2.2.
Índex d'indisciplina de motocicletes en bateria

MOTOS EN BATERIA		Índex	Període anterior	Variació
Zona	1. Central	4,6969	4,6570	=
	2. Perifèrica	1,2757	1,3633	-6,4%
Districte	1. Ciutat Vella	1,6645	1,5591	+6,8%
	2. Eixample	5,6662	6,0225	-5,9%
	3. Sants-Montjuïc	1,2050	1,2531	=
	4. Les Corts	1,4931	0,9020	+65,5%
	5. Sarrià-Sant Gervasi	3,1814	3,0310	+5,0%
	6. Gràcia	2,4274	2,8168	-13,8%
	7. Horta-Guinardó	0,9599	1,2765	-24,8%
	8. Nou Barris	0,6006	0,7588	-20,8%
	9. Sant Andreu	0,4918	0,5930	-17,1%
	10. Sant Martí	1,4151	1,3402	+5,6%
Tipus de vial adjacent	1. Cordó	1,9628	1,9333	=
	2. Xamfrà	2,5711	3,1599	-18,6%
Regulació vial adjacent	1. Regulat	2,8577	2,7910	+2,4%
	2. No regulat	0,8342	1,0235	-18,5%
Xarxa viària bàsica (XVB)	1. Sí	3,1209	2,9346	+6,3%
	2. No	1,2510	1,4325	-12,7%
TOTAL		2,0216	2,0504	=

TAULA 5.2.3.
Índex d'indisciplina de motocicletes en paral·lel

MOTOS EN PARAL·LEL		Índex	Període anterior	Variació
Zona	1. Central	0,0653	0,0643	=
	2. Perifèrica	0,2467	0,2479	=
Districte	1. Ciutat Vella	0,1983	0,1356	+46,2%
	2. Eixample	0,0312	0,0368	=
	3. Sants-Montjuïc	0,4338	0,4481	=
	4. Les Corts	0,0397	0,0583	=
	5. Sarrià-Sant Gervasi	0,1328	0,1188	=
	6. Gràcia	0,3878	0,3003	+29,1%
	7. Horta-Guinardó	0,4586	0,4744	=
	8. Nou Barris	0,2785	0,2317	=
	9. Sant Andreu	0,0377	0,0656	=
	10. Sant Martí	0,0566	0,0877	=
Tipus de vial adjacent	1. Cordó	0,2293	0,2317	=
	2. Xamfrà	0,0000	0,0000	=
Regulació vial adjacent	1. Regulat	0,1981	0,2127	=
	2. No regulat	0,2201	0,2051	=
Xarxa viària bàsica (XVB)	1. Sí	0,0738	0,0814	=
	2. No	0,3006	0,2991	=
TOTAL		0,2072	0,2096	=

Comentaris:

- Les il·legalitats de motocicletes en voreres presenten estabilitat respecte el quadrimestre anterior, així com en la tendència dels darrers 3 anys. L'estabilitat es concentra a la zona central, mentre que a la zona perifèrica segueix el decreixement observat en informes anteriors. Per districtes, creix en 3, baixa en 6 i és estable en 1.
- El nivell d'il·legalitats d'aquest tipus de vehicles és molt superior (2,23) al nivell d'il·legalitats de cotxes (0,47).
- Les il·legalitats en voreres a la zona central (4,76) tripliquen les de la perifèrica (1,52).
- Per districtes, destaquen les existents a l'Eixample (5,7) i, en menor mesura, a Sarrià-Sant Gervasi (3,3), i Gràcia (2,8), com ja és habitual. Sorpren el fort creixement de les il·legalitats a Les Corts.
- Segons el vial, les il·legalitats en xamfrans (2,57) són superiors a les de cordons (2,19).
- També es concentren a la zona regulada (3,06), front la no regulada (1,05), i a la xarxa bàsica (3,19) front la no bàsica (1,73).
- Així mateix, la majoria (90,7%) són en bateria (2,02) front el 9,3% en paral·lel (0,21).
- Les taules 5.2.2 i 5.2.3 recullen la distribució de les il·legalitats en bateria i en paral·lel i s'observa un comportament diferencial entre ambdós molt marcat.

6. Referències

Artís, M., Suriñach, J., Alcañiz, M. i Guillén, M. (1997a) *Estudi de l'evolució del trànsit a la ciutat de Barcelona. Ciutat Vella, Avda. Roma, Clínic, Pg. de Gràcia, Concepció, Sag. Família, Diagonal*. Informe núm. 1. Departament d'Econometria, Estadística i Economia Espanyola. Universitat de Barcelona.

Artís, M., Suriñach, J., Alcañiz, M. i Guillén, M. (1997b) *Estudi de l'evolució del trànsit a la ciutat de Barcelona. Ruta model*. Informe núm. 2. Departament d'Econometria, Estadística i Economia Espanyola. Universitat de Barcelona.

Artís, M., Suriñach, J., Alcañiz, M. i Guillén, M. (1997c) *Estudi de l'evolució del trànsit a la ciutat de Barcelona. Comercials/particulars. Xarxa viària bàsica*. Informe núm. 3. Departament d'Econometria, Estadística i Economia Espanyola. Universitat de Barcelona.

Artís, M., Suriñach, J., Alcañiz, M. i Guillén, M. (1997d) *Estudi de l'evolució del trànsit a la ciutat de Barcelona. Sants-Montjuïc, Les Corts, Sarrià-Sant Gervasi, Gràcia, Horta-Guinardó, Nou Barris, Sant Andreu, Sant Martí*. Informe núm. 4. Departament d'Econometria, Estadística i Economia Espanyola. Universitat de Barcelona.

Artís, M., Suriñach, J., Alcañiz, M. i Guillén, M. (1997e) *Estudi de l'evolució del trànsit a la ciutat de Barcelona. Total d'infraccions d'estacionament al llarg del dia*. Informe núm. 5. Departament d'Econometria, Estadística i Economia Espanyola. Universitat de Barcelona.

Artís, M., Suriñach, J., Alcañiz, M. i Guillén, M. (1997f) *Estudi de l'evolució del trànsit a la ciutat de Barcelona. Actualització de resultats i proposta d'actuació futura*. Informe núm. 6. Departament d'Econometria, Estadística i Economia Espanyola. Universitat de Barcelona.

Artís, M., Suriñach, J., Alcañiz, M. i Guillén, M. (1998a-d) *Estudi de l'evolució del trànsit a la ciutat de Barcelona. Anàlisi per als períodes març-abril, maig-juny, setembre-octubre i novembre-desembre de 1998. Proposta d'objectius a assolir*. Informes núm. 7-10. Departament d'Econometria, Estadística i Economia Espanyola. Universitat de Barcelona.

Artís, M., Suriñach, J., Alcañiz, M. i Guillén, M. (1999a-c) *Estudi de l'evolució del trànsit a la ciutat de Barcelona. Anàlisi per als períodes gener-febrer, maig-juny i setembre-octubre de 1999. Fites assolides i actuacions recomanades*. Informes núm. 11-13. Departament d'Econometria, Estadística i Economia Espanyola. Universitat de Barcelona.

Artís, M., Suriñach, J., Alcañiz, M. i Guillén, M. (2000a-d) *Estudi de l'evolució del trànsit a la ciutat de Barcelona. Anàlisi per als períodes novembre-desembre de 1999, gener-febrer, març-abril i maig-juny de 2000. Fites assolides i actuacions recomanades*. Informes núm. 14-17. Departament d'Econometria, Estadística i Economia Espanyola. Universitat de Barcelona.

Artís, M., Suriñach, J., Alcañiz, M. i Guillén, M. (2000e) *Estudi de l'evolució del trànsit a la ciutat de Barcelona. Evolució de la sèrie des del 1997 fins l'actualitat. Informe històric*. Departament d'Econometria, Estadística i Economia Espanyola. Universitat de Barcelona.

Artís, M., Suriñach, J., Alcañiz, M. i Guillén, M. (2001a) *Estudi de l'evolució del trànsit a la ciutat de Barcelona. Xarxa viària bàsica. Evolució de les sèries des de 1997. Informe històric.* Departament d'Econometria, Estadística i Economia Espanyola. Universitat de Barcelona.

Artís, M., Suriñach, J., Alcañiz, M. i Guillén, M. (2001b-h) *Estudi de l'evolució del trànsit a la ciutat de Barcelona. Anàlisi per als períodes setembre-octubre i novembre-desembre de 2000, gener-febrer, març-abril, maig-juny, setembre-octubre i novembre-desembre de 2001. Fites assolides i actuacions recomanades.* Informes núm. 18-24. Departament d'Econometria, Estadística i Economia Espanyola. Universitat de Barcelona.

Artís, M., Suriñach, J., Alcañiz, M. i Guillén, M. (2002a-c) *Estudi de l'evolució del trànsit a la ciutat de Barcelona. Anàlisi per als períodes gener-febrer, març-abril i maig-juny de 2002. Fites assolides i actuacions recomanades.* Informes núm. 25-27. Departament d'Econometria, Estadística i Economia Espanyola. Universitat de Barcelona.

Artís, M., Suriñach, J., Alcañiz, M. i Guillén, M. (2002d) *Estudi de l'evolució del trànsit a la ciutat de Barcelona. Avaluació de la situació actual, des d'una perspectiva històrica.* Informe extraordinari. Departament d'Econometria, Estadística i Economia Espanyola. Universitat de Barcelona.

Artís, M., Suriñach, J., Alcañiz, M. i Guillén, M. (2003a-g) *Estudi de l'evolució del trànsit a la ciutat de Barcelona. Anàlisi per als períodes setembre-octubre i novembre-desembre de 2002, gener-febrer, març-abril, maig-juny, setembre-octubre i novembre-desembre de 2003. Fites assolides i actuacions recomanades.* Informes núm. 28-34. Departament d'Econometria, Estadística i Economia Espanyola. Universitat de Barcelona.

Artís, M., Suriñach, J., Alcañiz, M. i Guillén, M. (2004a-e) *Estudi de l'evolució del trànsit a la ciutat de Barcelona. Anàlisi per als períodes gener-febrer, març-abril, maig-juny, setembre-octubre i novembre-desembre de 2004. Fites assolides i actuacions recomanades.* Informes núm. 35-39. Departament d'Econometria, Estadística i Economia Espanyola. Universitat de Barcelona.

Artís, M., Suriñach, J., Alcañiz, M. i Guillén, M. (2005a-e) *Estudi de l'evolució del trànsit a la ciutat de Barcelona. Anàlisi per als períodes gener-febrer, març-abril, maig-juny, setembre-octubre i novembre-desembre de 2005. Fites assolides i actuacions recomanades.* Informes núm. 40-44. Departament d'Econometria, Estadística i Economia Espanyola. Universitat de Barcelona.

Artís, M., Suriñach, J., Alcañiz, M. i Guillén, M. (2006a-e) *Estudi de l'evolució del trànsit a la ciutat de Barcelona. Anàlisi per als períodes gener-febrer, març-abril, maig-juny, setembre-octubre i novembre-desembre de 2006. Fites assolides i actuacions recomanades.* Informes núm. 45-49. Departament d'Econometria, Estadística i Economia Espanyola. Universitat de Barcelona.

Artís, M., Suriñach, J., Alcañiz, M. i Guillén, M. (2006f) *Estudi de l'evolució del trànsit a la ciutat de Barcelona. Recull d'annexos i informes extraordinaris, febrer de 2005 – maig de 2006.* Departament d'Econometria, Estadística i Economia Espanyola. Universitat de Barcelona.

Artís, M., Suriñach, J., Alcañiz, M. i Guillén, M. (2007a-e) *Estudi de l'evolució del trànsit a la ciutat de Barcelona. Anàlisi per als períodes gener-febrer, març-abril, maig-juny, setembre-octubre i novembre-desembre de 2007. Fites assolides i actuacions recomanades*. Informes núm. 50-54. Departament d'Econometria, Estadística i Economia Espanyola. Universitat de Barcelona.

Artís, M., Suriñach, J., Alcañiz, M. i Guillén, M. (2008a-e) *Estudi de l'evolució del trànsit a la ciutat de Barcelona. Anàlisi per als períodes gener-febrer, març-abril, maig-juny, setembre-octubre i novembre-desembre de 2008. Fites assolides i actuacions recomanades*. Informes núm. 55-59. Departament d'Econometria, Estadística i Economia Espanyola. Universitat de Barcelona.

Artís, M., Suriñach, J., Alcañiz, M. i Guillén, M. (2009a-e) *Estudi de l'evolució del trànsit a la ciutat de Barcelona. Anàlisi per als períodes gener-febrer, març-abril, maig-juny, setembre-octubre i novembre-desembre de 2009. Fites assolides i actuacions recomanades*. Informes núm. 60-64. Departament d'Econometria, Estadística i Economia Espanyola. Universitat de Barcelona.

Artís, M., Suriñach, J., Alcañiz, M. i Guillén, M. (2010a-e) *Estudi de l'evolució del trànsit a la ciutat de Barcelona. Anàlisi per als períodes gener-febrer, març-abril, maig-juny, setembre-octubre i novembre-desembre de 2010. Fites assolides i actuacions recomanades*. Informes núm. 65-69. Departament d'Econometria, Estadística i Economia Espanyola. Universitat de Barcelona.

Suriñach, J., Alcañiz, M. i Guillén, M. (2011a-d) *Estudi de l'evolució del trànsit a la ciutat de Barcelona. Anàlisi per als períodes gener-febrer, març-abril, maig-juny i setembre-octubre de 2011. Fites assolides i actuacions recomanades*. Informes núm. 70-73. Departament d'Econometria, Estadística i Economia Espanyola. Universitat de Barcelona.

Alcañiz, M., Suriñach, J., Guillén, M. (2012a) *Evolució de la indisciplina d'estacionament a la ciutat de Barcelona*. Informe núm. 74. Itineraris ampliats. Novembre 2011 – Febrer 2012. Departament d'Econometria, Estadística i Economia Espanyola. IREA - Universitat de Barcelona.

Alcañiz, M., Suriñach, J., Guillén, M. (2012b) *Evolució de la indisciplina d'estacionament a la ciutat de Barcelona*. Informe núm. 75. Itineraris ampliats. Març – Juny 2012. Departament d'Econometria, Estadística i Economia Espanyola. IREA - Universitat de Barcelona.

Alcañiz, M., Suriñach, J., Guillén, M. (2012c) *Evolució de la indisciplina d'estacionament a la ciutat de Barcelona*. Informe núm. 76. Itineraris ampliats. Juliol - Octubre 2012. Departament d'Econometria, Estadística i Economia Espanyola. IREA - Universitat de Barcelona.

Alcañiz, M., Suriñach, J., Guillén, M. (2013a) *Evolució de la indisciplina d'estacionament a la ciutat de Barcelona*. Informe núm. 77. Itineraris ampliats. Novembre 2012 – Febrer 2013. Departament d'Econometria, Estadística i Economia Espanyola. IREA - Universitat de Barcelona.

Alcañiz, M., Suriñach, J., Guillén, M. (2013b) *Evolució de la indisciplina d'estacionament a la ciutat de Barcelona*. Informe núm. 78. Itineraris ampliats. Març – Juny 2013. Departament d'Econometria, Estadística i Economia Espanyola. IREA - Universitat de Barcelona.

Alcañiz, M., Suriñach, J., Guillén, M. (2013c) *Evolució de la indisciplina d'estacionament a la ciutat de Barcelona*. Informe núm. 79. Itineraris ampliats. Juliol – Octubre 2013. Departament d'Econometria, Estadística i Economia Espanyola. IREA - Universitat de Barcelona.

Alcañiz, M., Suriñach, J., Guillén, M. (2014a) *Evolució de la indisciplina d'estacionament a la ciutat de Barcelona*. Informe núm. 80. Itineraris ampliats. Novembre 2013 – Febrer 2014. Departament d'Econometria, Estadística i Economia Espanyola. IREA - Universitat de Barcelona.

Alcañiz, M., Suriñach, J., Guillén, M. (2014b) *Evolució de la indisciplina d'estacionament a la ciutat de Barcelona*. Informe núm. 81. Itineraris ampliats. Març – Juny 2014. Departament d'Econometria, Estadística i Economia Espanyola. IREA - Universitat de Barcelona.

Alcañiz, M., Suriñach, J., Guillén, M. (2014c) *Evolució de la indisciplina d'estacionament a la ciutat de Barcelona*. Informe núm. 82. Itineraris ampliats. Juliol – Octubre 2014. Departament d'Econometria, Estadística i Economia Espanyola. IREA - Universitat de Barcelona.

Alcañiz, M., Suriñach, J., Guillén, M. (2015a) *Evolució de la indisciplina d'estacionament a la ciutat de Barcelona*. Informe núm. 83. Itineraris ampliats. Novembre 2014 – Febrer 2015. Departament d'Econometria, Estadística i Economia Espanyola. IREA - Universitat de Barcelona.

Alcañiz, M., Suriñach, J., Guillén, M. (2015b) *Evolució de la indisciplina d'estacionament a la ciutat de Barcelona*. Informe núm. 84. Itineraris ampliats. Març - Juny 2015. Departament d'Econometria, Estadística i Economia Espanyola. IREA - Universitat de Barcelona.

Alcañiz, M., Suriñach, J., Guillén, M. (2015c) *Evolució de la indisciplina d'estacionament a la ciutat de Barcelona*. Informe núm. 85. Itineraris ampliats. Juliol - Octubre 2015. Departament d'Econometria, Estadística i Economia Espanyola. IREA - Universitat de Barcelona.

Alcañiz, M., Suriñach, J., Guillén, M. (2016a) *Evolució de la indisciplina d'estacionament a la ciutat de Barcelona*. Informe núm. 86. Itineraris ampliats. Novembre 2015 – Febrer 2016. Departament d'Econometria, Estadística i Economia Aplicada. IREA - Universitat de Barcelona.

Alcañiz, M., Suriñach, J., Guillén, M. (2016b) *Evolució de la indisciplina d'estacionament a la ciutat de Barcelona*. Informe núm. 87. Itineraris ampliats. Març - Juny 2016. Departament d'Econometria, Estadística i Economia Aplicada. IREA - Universitat de Barcelona.

Alcañiz, M., Suriñach, J., Guillén, M. (2016c) *Evolució de la indisciplina d'estacionament a la ciutat de Barcelona*. Informe núm. 88. Itineraris ampliats. Juliol - Octubre 2016. Departament d'Econometria, Estadística i Economia Aplicada. IREA - Universitat de Barcelona.

Alcañiz, M., Suriñach, J., Guillén, M. (2017a) *Evolució de la indisciplina d'estacionament a la ciutat de Barcelona*. Informe núm. 89. Itineraris ampliats. Novembre 2016 – Febrer 2017. Departament d'Econometria, Estadística i Economia Aplicada. IREA - Universitat de Barcelona.

Alcañiz, M., Suriñach, J., Guillén, M. (2017b) *Evolució de la indisciplina d'estacionament a la ciutat de Barcelona*. Informe núm. 90. Itineraris ampliats. Març - Juny 2017. Departament d'Econometria, Estadística i Economia Aplicada. IREA - Universitat de Barcelona.

Alcañiz, M., Suriñach, J., Guillén, M. (2017c) *Evolució de la indisciplina d'estacionament a la ciutat de Barcelona*. Informe núm. 91. Itineraris ampliats. Juliol – Octubre 2017. Departament d'Econometria, Estadística i Economia Aplicada. IREA - Universitat de Barcelona.

Alcañiz, M., Suriñach, J., Guillén, M. (2018a) *Evolució de la indisciplina d'estacionament a la ciutat de Barcelona*. Informe núm. 92. Itineraris ampliats. Novembre 2017 – Febrer 2018. Departament d'Econometria, Estadística i Economia Aplicada. IREA - Universitat de Barcelona.

Alcañiz, M., Suriñach, J., Guillén, M. (2018b) *Evolució de la indisciplina d'estacionament a la ciutat de Barcelona*. Informe núm. 93. Itineraris ampliats. Març – Juny 2018. Departament d'Econometria, Estadística i Economia Aplicada. IREA - Universitat de Barcelona.

Alcañiz, M., Suriñach, J., Guillén, M. (2018c) *Evolució de la indisciplina d'estacionament a la ciutat de Barcelona*. Informe núm. 94. Itineraris ampliats. Juliol – Octubre 2018. Departament d'Econometria, Estadística i Economia Aplicada. IREA - Universitat de Barcelona.



Els continguts d'aquesta publicació estan subjectes a una llicència de Reconeixement – No comercial – Sense Obra Derivada (by-nc-nd) amb finalitat no comercial i sense obra derivada. Es permet copiar i redistribuir el material en qualsevol mitjà i format, sempre que no tingui finalitats comercials i no es distribueixi cap obra derivada. La llicència completa es pot consultar a <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.ca>